This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Acerca de este libro

Esta es una copia digital de un libro que, durante generaciones, se ha conservado en las estanterías de una biblioteca, hasta que Google ha decidido escanearlo como parte de un proyecto que pretende que sea posible descubrir en línea libros de todo el mundo.

Ha sobrevivido tantos años como para que los derechos de autor hayan expirado y el libro pase a ser de dominio público. El que un libro sea de dominio público significa que nunca ha estado protegido por derechos de autor, o bien que el período legal de estos derechos ya ha expirado. Es posible que una misma obra sea de dominio público en unos países y, sin embargo, no lo sea en otros. Los libros de dominio público son nuestras puertas hacia el pasado, suponen un patrimonio histórico, cultural y de conocimientos que, a menudo, resulta difícil de descubrir.

Todas las anotaciones, marcas y otras señales en los márgenes que estén presentes en el volumen original aparecerán también en este archivo como testimonio del largo viaje que el libro ha recorrido desde el editor hasta la biblioteca y, finalmente, hasta usted.

Normas de uso

Google se enorgullece de poder colaborar con distintas bibliotecas para digitalizar los materiales de dominio público a fin de hacerlos accesibles a todo el mundo. Los libros de dominio público son patrimonio de todos, nosotros somos sus humildes guardianes. No obstante, se trata de un trabajo caro. Por este motivo, y para poder ofrecer este recurso, hemos tomado medidas para evitar que se produzca un abuso por parte de terceros con fines comerciales, y hemos incluido restricciones técnicas sobre las solicitudes automatizadas.

Asimismo, le pedimos que:

+ *Haga un uso exclusivamente no comercial de estos archivos* Hemos diseñado la Búsqueda de libros de Google para el uso de particulares; como tal, le pedimos que utilice estos archivos con fines personales, y no comerciales.

+ *No envíe solicitudes automatizadas* Por favor, no envíe solicitudes automatizadas de ningún tipo al sistema de Google. Si está llevando a cabo una investigación sobre traducción automática, reconocimiento óptico de caracteres u otros campos para los que resulte útil disfrutar de acceso a una gran cantidad de texto, por favor, envíenos un mensaje. Fomentamos el uso de materiales de dominio público con estos propósitos y seguro que podremos ayudarle.

+ *Conserve la atribución* La filigrana de Google que verá en todos los archivos es fundamental para informar a los usuarios sobre este proyecto y ayudarles a encontrar materiales adicionales en la Búsqueda de libros de Google. Por favor, no la elimine.

+ *Manténgase siempre dentro de la legalidad* Sea cual sea el uso que haga de estos materiales, recuerde que es responsable de asegurarse de que todo lo que hace es legal. No dé por sentado que, por el hecho de que una obra se considere de dominio público para los usuarios de los Estados Unidos, lo será también para los usuarios de otros países. La legislación sobre derechos de autor varía de un país a otro, y no podemos facilitar información sobre si está permitido un uso específico de algún libro. Por favor, no suponga que la aparición de un libro en nuestro programa significa que se puede utilizar de igual manera en todo el mundo. La responsabilidad ante la infracción de los derechos de autor puede ser muy grave.

Acerca de la Búsqueda de libros de Google

El objetivo de Google consiste en organizar información procedente de todo el mundo y hacerla accesible y útil de forma universal. El programa de Búsqueda de libros de Google ayuda a los lectores a descubrir los libros de todo el mundo a la vez que ayuda a autores y editores a llegar a nuevas audiencias. Podrá realizar búsquedas en el texto completo de este libro en la web, en la página `http://books.google.com`

Econ 3213.108

Harvard College
Library

By Exchange

Econ 3213.108

Harvard College
Library

By Exchange

MINISTERIO DE FOMENTO

RESEÑA HISTORICA

DE LOS

FERROCARRILES DEL PERÚ

POR

FEDERICO COSTA Y LAURENT

1908

LIMA

LITOGRAFIA Y TIP. CARLOS FABERI — MERCADERES 140 A.

MINISTERIO DE FOMENTO

RESEÑA HISTORICA

DE LOS

FERROCARRILES DEL PERÚ

POR

FEDERICO COSTA Y LAURENT

1908

LIMA

LITOGRAFIA Y TIP. CARLOS FABERI — MERCADERES 140 A.

Dep. U. of C.
L. A.

Econ 3213.108

HARVARD COLLEGE LIBRARY

Reg Exchange

By transfer
AUG 15 1918

ANTECEDENTES

COMUNICACION SOLICITANDO EL INFORME DE LA COMISION DE PROPAGANDA

COMISIÓN DIRECTIVA
UNIVERSIDAD DE CHILE
4º CONGRESO CIENTIFICO
(1.º PAN-AMERICANO)

Santiago Chile, 3 de enero de 1908.

N°. 58

Señor:

La Sub-comisión de Ingeniería del 4°. Congreso Científico (1º Pan-americano) que se reunirá en esta capital el día 25 de diciembre del presente año, ha incluído en su cuestionario un tema cuya dilucidación interesa vivamente á la América. Se refiere él al estudio del mejor trazado y trocha del proyectado ferrocarril Pan-americano.

El indicado tema ha merecido los honores de la discusión en los Congresos Internacionales Pan-americanos y en los de carácter puramente científico, que se han llevado á cabo en este Continente, con lo que se deja claramente establecido que las cuestiones y problemas que en él van envueltos, ocupan hoy preferente lugar en la mente de los hombres de pensamiento y de acción, que se preocupan de allegar nuevos y nuevos elementos de progreso á la América.

La Sub-comisión de Ingeniería del futuro Congreso Pan-americano, ha dado, pues, á la cuestión del ferrocarril Pan-americano, la importancia que realmente tiene.

A objeto de adelantar más todavía los estudios que ya se han hecho sobre el particular, ha formulado, en una de sus últimas sesiones, el deseo de que algunos de sus miembros estudie el tema propuesto, á la vista de datos oficiales sobre el desarrollo é incremento de las vías férreas en los diferentes estados de América.

Para traducir en forma práctica ese deseo, la mencionada Sub-comisión se ha dirigido, últimamente, á esta Comisión Directiva, rogándole se sirva solicitar de los Gobiernos americanos, una memoria ó aunque sea un simple Memorandum, que consigne datos oficiales y en lo posible completos, sobre los diversos ferrocarriles particulares y del

Estado que se encuentran en explotación y construcción el 1°. de enero del corriente año, en sus respectivos países, anotando su kilometraje, trocha, equipo, etc., etc.

Esta comisión directiva ha considerado en su última sesión la petición á que me refiero y, al acogerla unánimemente, acordó recabar los datos que se solicitan por intermedio de las Comisiones de Propaganda nombradas en los países americanos.

Como la Comisión de Propaganda en ese país, no se ha constituído todavía y en deseo de no demorar por mucho tiempo el cumplimiento del acuerdo arriba expresado, cábeme la honra de dirigirme á Ud. conspícuo miembro de la Comisión de Propaganda en la República del Perú, rogándole tenga á bien hacer recoger las indicaciones y datos á que aludo en la presente nota y comunicarlos á esta Junta Directiva una vez que estén completos

Al agradecer anticipadamente á Ud. todo lo que haga en el sentido de corresponder á la solicitación que, por mi conducto, le dirige la Comisión Organizadora que tengo la honra de presidir, me es muy grato presentar á Ud. los sentimientos de mi más alta consideración y estima.

Su obsecuente servidor.

VALENTÍN LETELIER,
Presidente.

Eduardo Poirier,
Secretario General.

Al Sr. D. Manuel Alvarez Calderón.—Perú.

RESOLUCION MINISTERIAL

Lima, 14 de mayo de 1908.

Visto el oficio del Presidente de la Comisión de Propaganda en el Perú, del 4º Congreso Científico, 1º Pan Americano, acompañando el que le ha dirigido la Comisión del referido Congreso, para que se le proporcionen datos oficiales sobre los ferrocarriles en explotación y en construcción, en la República;

SE RESUELVE:

Encargar al Jefe de la Sección de Estadística del Cuerpo de Ingenieros Civiles, D. Federico Costa y Laurent, para que, sin perjuicio de sus propias labores y á la mayor brevedad, prepare un informe detallado, acompañado de los cuadros estadísticos que correspondan, sobre los ferrocarriles del Perú, en explotación y construcción y de los proyectados por leyes ó resoluciones supremas, no omitiendo ningún dato que pueda contribuir á la mejor comprensión del mencionado informe.

El trabajo referido, se presentará en triple ejemplar, visado por el Director del Cuerpo de Ingenieros Civiles y será remitido á la Dirección de Obras Públicas.

Regístrese y comuníquese.

Vidalón.

Resolucion Ministerial

Lima, 14 de mayo de 1908.

Visto el oficio del Presidente de la Comisión de Propaganda en el Perú, del 4º Congreso Científico, 1º Pan Americano, acompañando el que le ha dirigido la Comisión del referido Congreso, para que se le proporcionen datos oficiales sobre los ferrocarriles en explotación y en construcción, en la República;

Se resuelve:

Encargar al Jefe de la Sección de Estadística del Cuerpo de Ingenieros Civiles, D. Federico Costa y Laurent, para que, sin perjuicio de sus propias labores y á la mayor brevedad, prepare un informe detallado, acompañado de los cuadros estadísticos que correspondan, sobre los ferrocarriles del Perú, en explotación y construcción y de los proyectados por leyes ó resoluciones supremas, no omitiendo ningún dato que pueda contribuir á la mejor comprensión del mencionado informe.

El trabajo referido, se presentará en triple ejemplar, visado por el Director del Cuerpo de Ingenieros Civiles y será remitido á la Dirección de Obras Públicas.

Regístrese y comuníquese.

Vidalón.

Oficio de Elevacion

Lima, 28 de junio de 1908.

N°. 328.

Señor Ministro de Fomento.

S. M.

La resolución de US. fecha 14 de mayo último, encargaba al Jefe de la Sección de Estadística de este Cuerpo, preparar un informe detallado sobre nuestra red ferroviaria, para remitirlo al Sr. Presidente de la Comisión de Propaganda del IV Congreso Científico—1°. Pan Americano—que había solicitado datos del despacho de US. relacionados con los ferrocarriles en explotación, construcción y estudio. Dicho informe debe ser elevado á conocimiento de US. por intermedio de la Dirección de Obras Públicas, con el V.° B.° del suscrito.

En cumplimiento, pues, de estas disposiciones, tengo el agrado de elevar ese trabajo al despacho de US. visado por mi; debiendo agregar que me consta que el referido Jefe lo ha realizado sin omitir esfuerzo alguno y sin faltar á sus obligaciones, en relativamente poco tiempo.

Dios guarde á US.

F. Arancibia.

Después de hacer resaltar las desventajas é inconvenientes de las líneas por la cuesta de Piura, por la Silla de Paita y por la orilla del mar, pasando por Colán y el Arenal, reseña la ruta que, á su juicio, debe elegirse y que es la siguiente:

«Desde Paita á la Huaca, faldeando el barranco, queda el camino en terreno firme hasta subir—aunque sin el 2 % en los 2 últimos kilómetros—al Tablazo, á 4 kilómetros del puerto, donde antes de bajar á la Huaca, pasa á 3 kilómetros más ó ménos de los pueblos de Colán y Arenal. Llegando al Tablazo, la línea sigue á poca distancia del camino real de abajo, hasta llegar á la quebrada de Macacará; después sigue hasta la quebrada del Prado y de allí, pasando frente de la hacienda "Jubito", llega á la Sullana sin ninguna dificultad. Desde la Sullana hasta Cruz Grande, llega la línea al cerro de Guan y desde aquí hasta Piura hay algunos cortes y terraplenes altos y algunas gradientes del 2 %.»

Con vista del estudio del ingeniero Thomas, se mandó sacar á remate la construcción del F. C. el 10 de diciembre de ese año y el 14 se publicaron las especificaciones, avisándose que se admitiría propuestas hasta el 14 de febrero de 1871. Prorrogado después este plazo hasta el 24 del mismo, á causa de la dificultad para el otorgamienmiento de fianzas, según el decreto de 15 de diciembre del año anterior, fué aceptada entre las propuestas hechas por los ingenieros Mieczhinikouzki, Habich, Piantanida y Hohaguen, la del ingeniero don Federico Blume, por la suma de £ 374,800 por decreto de 17 de julio de 1871. En ese decreto se hallan ampliamente detalladas las obligaciones y derechos del proponente y, posteriormente, con fecha 25 del mismo mes, fué modificado en algunos puntos importantes.

Cuando se ordenó por el Ministro de Hacienda la elevación á escritura pública del contrato celebrado, con la modificacion de que se ha hecho mérito, se introdujo una agregación con respecto á que el Gobierno podía recibir la línea por secciones, en cuyo caso se aprovecharía de ellas el contratista para todo lo que fuera conducente á la terminación de la obra; que se pagaría con los bonos que se iban á emitir en el extranjero el precio del F. C. y muelle; que el término de 60 días para principiar á contar los 22 meses fijados para la terminación de los trabajos, empezaría á correr desde que se verificara en Europa la emisión de bonos; y que, supuesta la igualdad de salarios, fuesen preferidos los matriculados del país para los trabajos de carga y descarga en los puertos.—Decreto de 31 de julio de 1871.

rios: pudiendo vender en la fecha citada, al precio del mercado, dichos bonos, para cubrir el valor de las compras hechas antes ó después de ese término. En compensación de los gastos é intereses que ocasionara la apertura de créditos para conseguir los fondos, el Gobierno cedía en favor del contratista los cupones de esos bonos por el primer semestre del año 1874.

El 21 de agosto siguiente se expidio, á petición de Blume, un decreto aclarando la resolución de 15 de julio anterior, en el sentido de que las tres condiciones exigidas por el contratista en compensación de los perjuicios que le irrogaba el cambio de trazo aceptado por él y que consisten: en la exhoneración del pago de muellaje á las máquinas para el ferrocarril que se introduzcan por Paita; que sean por cuenta del Estado las expropiaciones que se hagan en la Huaca y la Sullana, por razón del nuevo trazo; y que pueda el empresario explotar por su cuenta la línea, mientras se termine, le fueron ya concedidas por el referido decreto cuya aclaración se solicita.

Con fecha 20 de febrero de 1885, se nombró una comisión compuesta del Interventor Fiscal señor Juan Corrales Melgar y del ingeniero señor Alejandro Guevara pora practicar una prolija inspección y formar un inventario valorado de la línea y sus existencias. Del informe de esa comisión, fecha 8 de junio siguiente, resulta que. en esa fecha, llegaba el ferrocarril hasta Sullana—62 kilómetros de Paita—haciendo un servicio regular de pasajeros y de carga: que bastaban S. 300,000 para terminar la línea hasta Piura—32 á 35 kilómetros—que entre la Huaca y Sullana los cortes eran extrechos, los taludes sin la necesaria inclinación y que si no se procedía á la reparación de esos defectos, podría ocasionarse derrumbes en la época de lluvias y que, finalmente, no se había cumplido el contrato en cuanto á gradientes y curvas, pues, entre el Tablazo y Paita, las había de 4'8% y de 112 metros.

Por el decreto del 12 de mayo 1886, se ordenó que por el Ministerio de Hacienda se dispusiese la cancelación de la fianza que la casa de Grace Brothers & Co. otorgó al Gobierno el 12 de abril de 1877, como seguridad de que el ferrocarril llegaría á la Sullana; quedando Blume directamente responsable por las diferencias que hubiesen cuando se proceda á la recepción definitiva de la línea, pues, esta cancelación no implicaba la recepción del ferrocarril en todo ni en parte.

El 21 de julio se le concedió autorización para tomar prestados 100 rieles del ferrocarril de Chimbote.

los primeros 18 meses del contrato, siempre que esas entradas no excedieran de S. 100,000 al año y el 5 % durante los años restantes. Si las entradas excediesen de la suma fijada, Blume pagaría adicionalmente un 25 % sobre el exceso. Finalmente: se fijaban las garantías para el percibo del tanto por ciento; se determinaban las personas que deberían tener pase libre; se establecía el cumplimiento de los Reglamentos sobre ferrocarriles; se establecían las practicas que deberían observarse con respecto al cruzamiento de líneas; preferencia á los materiales y personal peruanos para el servicio de la Empresa; excensión del servicio militar á los empleados y peones; responsabilidades por faltas que cometieran éstos; jurisdicción de los Tribunales de la República en caso de litigio; exhoneración del pago de timbres en las escrituras; cancelación de reclamos recíprocos entre el contratista y el Gobierno, hasta la fecha de este arreglo, á excepción de los certificados y cupones por valor de £ 10,903.3.4 transferidos á Grace Brothers & Co. en el año 1878, con conocimiento del Gobierno; fijación de tarifas, servicio telegráfico y otras más referentes á asuntos meramente administrativos.

Aceptadas por Blume en 4 de octubre del mismo año las condiciones puntualizadas en el decreto referido, se elevaron á escritura pública y comenzaron á surtir sus efectos.

Por decreto de 1°. de diciembre del mismo y á mérito de una solicitud de Blume, para que el Gobierno le reconociera explícitamente que eran de su responsabilidad los cupones y certificados de que habla el artículo 22 del decreto de 30 de setiembre anterior, cuyo valor reunido ascendía á £ 10,903.3.4, que transfirió á Grace & Co. el 25 de mayo de 1878, se ordenó devolver el expediente á Blume, por cuanto, de conformidad con los artículos 1468 y 1469 del Código Civil, la traslación del crédito á favor de Grace & Co. lo constituía como acreedor del Estado, extinguiéndose, por consiguiente, la personería del contratista.

El 17 de enero de 1887 se aprobaron las tarifas presentadas por Blume, para los 97 kilómetros de la línea entre Paita y Piura.

El 14 de febrero se concedió á la Compañía de los Ferrocarriles de Lima, permiso para facilitar á Blume 12 ruedas de 24" para cureñas de locomotoras.

El 10 de abril del mismo año quedó definitivamente establecido el tráfico hasta Piura y el Gobierno, por decreto del 14, manifestó su satisfacción por tal suceso; haciendo constar, á la vez, que el 23 de abril de 1893, vencería el plazo estipulado por el artículo 23 del decreto de

30 de setiembre de 1886, para que el empresario reintegre al Estado las £ 10,903.3.4, por los certificados y cupones á que dicho artículo se refiere.

El 23 de diciembre se tramitó el primer pedido de liberación de derechos sobre los artículos importados para la explotación del ferrocarril, con informe del ingeniero Camilo Márquez.

Por decreto de 10 de julio de 1888, se ordenó al contratista que, á partir del 27 de abril anterior, fecha en que comenzó á contarse el plazo fijado en la cláusula 10ª de su contrato para el pago de la merced conductiva de 2 ½ % sobre las entradas brutas del ferrocarril y muelle, presente mensualmente á la Dirección de Obras Públicas, la cuenta de explotación, acompañada de la estadística que debe suministrar al Gobierno conocimiento exacto del expresado ferrocarril y sus obras, necesaria para que se abra la respectiva cuenta en su oportunidad. El 18 de enero de 1889, Blume presentó la cuenta pedida, hasta el 31 de diciembre anterior, la cual arrojaba una suma de entradas brutas igual á S. 57,313'35, cuyo 2 ½ % á favor del Fisco, era de S. 1,432'81.

El 23 de julio de 1889 se pasó al Ministerio de Hacienda un estado de las entradas brutas del ferrocarril desde el 27 de abril de 1888 hasta igual fecha de 1889, para que hiciera efectivo el empoce de S. 2,128'59, equivalente al 2 ½ % sobre S. 85,143'90 á que ascendían las entradas brutas en dicho lapso, según el resúmen presentado por el señor Blume.

El 28 de octubre se prorrogaron hasta el 27 de idéntico mes del año 1892, los términos fijados en la Suprema resolución de 30 de setiembre de 1886, para la construcción de las estaciones, en atención á que la situación espectativa creada por las gestiones relativas al arreglo de la Deuda Externa del Perú, había dificultado esas obras y las del muelle de Paita.

El 21 de enero de 1890 y en cumplimiento de lo estipulado en la cláusula 2ª del contrato de cancelación de la Deuda Externa, se nombró al ingeniero don Teobaldo Eléspuru para la facción de los inventarios valorados del ferrocarril, de acuerdo con el representante de los Tenedores de Bonos y don Federico Blume, actual tenedor de la línea. Se procedió á la liquidación de cuentas entre el Gobierno y la Empresa, hasta la fecha del contrato Grace, en virtud del cual se hizo entrega del ferrocarril á la Peruvian Corporation.

El inventario valorado, fechado el 14 de febrero de 1890, fué pre-

sentado el 25 de este mismo mes, suscrito sólo por el ingeniero Eléspuru y por Pedro A. Elguero, en representación de los Tenedores de Bonos, no habiéndolo hecho el señor Blume, por sí ó por apoderado. Por esta razón se mandó con fecha 27 de ese mes, que se pusiera en su conocimiento para las observaciones ó allanamiento necesarios. El monto del inventario es S. 1.308,517'87.

Después de haberse cursado algunos oficios de Blume, hizo por fin presente en comunicación de fecha 24 de marzo de 1891, que no firmaba por no constarle la exactitud del documento, por no haberlo presenciado personalmente ni mediante alguno de sus empleados; que lo aceptaba con algunas reservas, en virtud de la exigencia que se le hacía. Así las cosas, por decreto de 14 de julio del mismo año, se aprobaron los inventarios aludidos y se declaró que, en lo sucesivo, debería entenderse Blume directamente con la Peruvian Corporation, en todo lo que se refiriera á los derechos y obligaciones derivados del contrato de 30 de setiembre de 1886.

El 11 de noviembre siguiente, se nombró al ingeniero don Emeterio Pérez, para que practicase una inspección facultativa de toda la línea.

Por decreto de 1º de diciembre se prorrogaron los plazos para la terminación de las estaciones del ferrocarril á 12 meses más, en atención á que las lluvias habían inundado la línea destruyéndola en varias partes.

El 3 de mayo de 1893 el ingeniero Pérez presentó su informe, manifestando que el material fijo se hallaba algo deteriorado, la línea desnivelada y el tráfico inseguro, debido á los daños causados por las últimas inundaciones, las que habían hecho descender el terreno. Que el estado del material rodante era, en su generalidad, malo por el desgaste producido por el excesivo trabajo que tenía, debido á la exigüidad de sus elementos y á la misma causa de desnivelación de la línea. De las tres locomotoras que entonces tenía, sólo la Nº 1, podía decirse que prestaba buenos servicios, no así las Nos. 2 y 3; y concluía opinando porque por entonces el servicio era aceptable; por la urgencia en proceder al arreglo de toda la vía bajo una buena dirección, que no la tenía; porque debían cambiarse durmientes y rieles en la proporción de 8 y 3 ½ % respectivamente; porque debía cambiarse también los *zapos* de los desvíos que estaban en mal estado; por asear el material rodante, al que debía cambiársele ruedas en una proporción de 15 % por lo ménos; no aumentar la velocidad máxima

(30 k. por hora) hasta no arreglar la vía y, finalmente, porque se debía unificar el sistema de administración.

El 20 de setiembre se expidió un decreto de conformidad con los dictámenes del Director de Obras Públicas y del Fiscal de la Nación Dr. Gálvez—fechas 5 y 12 de ese mes—ordenando que el contratista procediera á realizar las reparaciones á que se contrae el informe del ingeniero Pérez, en el término de 60 días de la fecha, bajo pena de suspenderse el tráfico y concediéndosele un plazo igual para el comienzo de los trabajos suplementarios, bajo apercibimiento de suspenderse los efectos de la Suprema resolución de 1º de diciembre de 1891, sobre prórrogas á los plazos estipulados en el contrato.

Por resolución Suprema de 27 de diciembre de 1892, se declaró sin lugar una solicitud de la Peruvian Corporation, en que pedía la insubsistencia de la resolución de 1º de diciembre de 1891, porque, conforme á la cláusula 2ª, sólo podía entrar en posesión de la línea al terminarse los plazos que tenía Blume concedidos; porque élla sólo tenía el libre uso del muelle y no derechos á la construcción y explotación; dejando á salvo su derecho para que pudiera ocurrir donde creyera conveniente, de acuerdo con la estipulación de la cláusula 34ª del contrato sobre Cancelación de la Deuda Externa.

Igualmente se declaró sin lugar el pedido de reconsideración de la resolución de 20 de setiembre anterior, hecho por el apoderado del contratista.

El 17 de enero de 1893, se remitieron al Poder Judicial los antecedentes relativos á las prórrogas acordadas al empresario, para los efectos de la cláusúla 34ª

Por decreto Supremo de 11 de enero de 1894, se dió permiso al concesionario Blume, para ceder y transferir á la Peruvian Corporation todos sus derechos y obligaciones derivados del contrato de 30 de setiembre del 86; otorgándose una nueva prórroga de seis meses, á fin de dar facilidades á la Peruvian para ejecutar las reparaciones necesarias en la línea. Esta resolución está fundada en el convenio que celebraron el concesionario señor Blume y doñ Clinton Dawkins por la Peruvian Corporation el 15 de mayo de 1893, presentado al Gobierno con solicitud de fecha 17 de noviembre del mismo.

El 16 de enero de 1894, estos mismos señores se presentan nuevamente al Gobierno, manifestando que en el decreto del 11, se había declarado que por la renuncia de Blume al tiempo que le faltaba de usufructo, según el contrato de 30 de setiembre de 1886, el Estado no

había asumido ninguna responsabilidad por cualquiera reclamación que pudiera promoverse, ni por actos ó contratos que hubiese realizado el señor Blume y piden que se mande insertar en la respectiva escritura el escrito de renuncia que con fecha 17 de noviembre anterior había presentado Blume, haciendo una declaración explícita sobre que ni la Peruvian tendría más obligaciones que las expresamente pactadas con él, ni el Estado que responder por reclamación de ningún género; pero, pesando sobre Blume todas las obligaciones y responsabilidades provenientes de la construcción ó de actos ó contratos que hubiera realizado, la Empresa tomaría posesión del ferrocarril, sin que nada le afecte ó sea libre de responsabilidad. Esta petición fué declarada sin lugar por decreto de 27 del mismo mes, por razón de haberse insertado en la escritura de transferencia el escrito de los recurrentes, sobre renuncia del uno y aceptación de la transferencia, el otro, sobre el cual recayó la Suprema resolución de 11 del mismo mes.

Por oficio de fecha 14 de agosto siguiente, el Ingeniero Inspector don Emeterio Pérez, dió cuenta á la Dirección de Obras Públicas, de que, hasta esa fecha, no se había cambiado el material que en mal estado existía en la línea, á saber: rieles, durmientes, ruedas y ejes á que se refirió la Suprema resolución de 20 de setiembre del año anterior; y agregaba: que las cien toneladas de rieles obtenidas por la Empresa desde la citada fecha, y que aún no se habían colocado, no eran suficientes para dejar la línea en estado de servicio; que se habían cambiado durmientes; pero, relativamente, en muy reducida proporción á los que faltaba colocar y que se había suspendido, casi por completo, el trabajo de las cuadrillas de peones que hacían el servicio. El señor Blume en una larga exposición fechada el 16 de octubre del 93, trata de probar que se han llevado á cabo los cambios de rieles, durmientes y ruedas que indicaba dicho Inspector y que sus exigencias estaban ampliamente cumplidas.

Desde el 4 de setiembre hasta el 23 de diciembre de 1895, se tramitó un reclamo del H. Concejo Provincial de Paita, para que la Empresa le abonase la suma de S. 691'20 por censos de los terrenos municipales que ocupa la estación del ferrocarril y sus dependencias, desde el año 1875 hasta 1893: apoyando su reclamo en las disposiciones de los artículos 4º del Supremo decreto de 27 de febrero de 1894 y 1º. del de 26 de noviembre de ese mismo año.

El 3 de octubre siguiente, el Secretario de Cámara de la Excma. Corte Suprema de Justicia, expidió una cópia certificada del auto fe-

vilegiada también la prolongación de la línea de Eten á Chiclayo y Lambayeque, hasta Ferreñafe, bajo las mismas condiciones.

El estudio necesario para el trazo y construcción de este ferrocarril fué encomendado al ingeniero de Estado don Gerrit S. Backus y el 1º de agosto partió la comisión que presidía, con dirección á Pimentel, á fin de dar comienzo á sus trabajos. El 28 de setiembre siguiente presentó su informe, del cual vamos á extractar algunos puntos que los juzgamos interesantes.

Examinando el puerto con particular cuidado con respecto á sus cualidades como bahía ó fondeadero, lo encontró inmejorable y habiendo resultado, de los sondajes verificados, la profundidad suficiente, determinó como extensión necesaria del muelle, 2000 piés, proponiendo que su construcción fuera de columnas atornilladas, de fierro colado, que variarían de 4 á 5 pulgadas de diámetro, colocadas á 15 pies de distancia unas de otras longitudinal y trasversalmente, bien armadas con barras de fierro dulce y colado y con capiteles de este último, para resistir el enmaderado de la cubierta.

El trazo del proyectado ferrocarril parte del muelle mismo y cortando el barranco al sezgo, en proporción de un pié horizontal por uno vertical, corre desde este punto por sobre una pampa relativamente á nivel, libre de médanos, hasta el pueblo de Eten, dos millas distante del puerto. Partiendo del pueblo, la línea pasa á la derecha del panteón y cruza el rio de Eten, á una altura de 20 pies sobre el nivel del mar, punto en el cual se debía eregir un puente de 150 pies de largo; continúa la línea por una región llana, con ligeros declives de muy poco trabajo, hasta llegar al pueblo de Monsefú, distante dos millas de Eten y cuatro del puerto. Sigue la línea por una región sumamente accidentada sin encontrar obstáculo digno de atención y llega á la ciudad de Chiclayo, situada á 91 pies sobre el nivel del mar y distante 11 ½ millas del puerto, por la línea trazada. Insinúa la conveniencia de establecer en Chiclayo la Factoría del Ferrocarril. De esta ciudad toma la línea la dirección N. O. por un terreno llano, de ligera inclinación y de poco trabajo y sigue así hasta la de Lambayeque, distante 18 millas del puerto y 6 ½ de Chiclayo. Partiendo de Lambayeque y después de cruzar el rio, corre la línea por un terreno, también llano, sin declive y de trabajo ligero, hasta llegar á Ferreñafe, distante 10 millas de Lambayeque y 28 del puerto. Y concluye con estas palabras: «Nuestras labores terminaron en este punto y puedo asegurar á ustedes que en todo

FERROCARRIL DE ETEN A CHICLAYO

Estación de Eten

CHICLAYO

El 27 de noviembre de 1873, la Junta Central de Ingenieros elevó á conocimiento del Supremo Gobierno el informe del ingeniero Duval, manifestando que por ese documento se vería que la vía férrea de que me ocupo, estaba bien construída, ofreciendo las mayores seguridades para el tráfico, así como sus ramales, obras de arte y demás accesorios: que las estaciones además de llenar los requisitos de tales, estaban bien construídas y sus talleres de lo más completo, estaban provistos de las maquinarias precisas y de buena calidad.

En virtud de estas informaciones se autorizó el libre tráfico por esta línea y sus ramales por decreto de fecha 28 de marzo de 1874, después de dos concesiones parciales sobre el mismo asunto.

Desde esta fecha hasta el 20 de octubre de 1892, no se volvió á expedir ninguna resolución cuya importancia merezca considerarla en esta breve reseña. Ella autoriza á la Empresa para que pueda transferir á la Compañía que se va á organizar en Londres, todos los derechos y obligaciones emanados de las de 3 de julio de 1867 y de las de aclaración y modificación introducidas en el contrato primitivo, en vista de que, por entonces, no le convenía al Gobierno adquirir la propiedad del ferrocarril.

En 25 de agosto de 1900 y en cumplimiento de la resolución de 30 de mayo anterior, el ingeniero don Emeterio Pérez practicó una inspección de esta línea. Del informe que presentó, se desprende: que las condiciones generales de ella son buenas, salvo algunas modificaciones y cambios de material fijo, durmientes y rieles y reparación de los puentes y del material rodante. Indicaciones todas que fueron tomadas en cuenta y llenadas satisfactoriamente por la Empresa, según se desprende de la exposición del Superintendente de esa época señor don Nicanor Alvarez Calderón.

En las mismas condiciones continúa hasta hoy y es uno de los ferrocarriles costaneros del norte que junto con el de Eten á Ferreñafe, explotados por la misma Compañía, presta mejores servicios al público y á los intereses comerciales de aquella vasta comarca.

EMPRESA DEL FERROCARRIL Y MUELLE DE ETEN

TARIFAS

	DEL PUERTO A						
	Eten	Monsefú	Chiclayo	Pomalca ó Lambayeque	Pátapo ó Ferreñafe	Combo	Tumán
A	S.	S.	S.	S.	S.	S.	S.
Agua florida, cajas de 12 botellas.....c. u.	02	03	06	08	16	10	12
Algarroba, ají, anís, ajos..... qq	04	08	15	18	35	26	30
Algodón prensado..... ,,	04	09	18	22	45	30	36
,, sin prensar..... ,,	05	10	20	25	50	35	42
Añil, zurrón.....c u.	06	12	25	30	60	45	51
Almidón en sacos..... qq.	04	08	15	18	35	26	30
Anclotes vacíos 3 arrobas.....c. u.	02	03	05	06	12	09	10
,, ,, 1 ,, ... ,,	02	03	04	05	10	07	08
,, llenos 3 ,, ... ,,	04	08	15	18	35	26	30
,, ,, 1 ,, ... ,,	02	04	08	10	20	14	16
Arroz, sacos de 190 libras..... ,,	06	12	25	30	60	45	51
,, ,, de 100 ,, ... ,,	03	07	14	17	35	26	29
Arroz en cáscara..... qq.	03	07	14	17	35	26	29
Azúcar molida y en panes..... ,,	03	07	14	17	35	29	29
B							
Barriles de 6 arrobas.....c. u.	08	15	30	35	70	55	62
,, vacíos ..... ,,	02	04	08	10	20	14	16
,, cerveza 4 y 3 docenas..... ,,	09	18	35	45	90	65	74
Barricas, ollas de fierro..... ,,	25	50	1.00	1.20	2.40	1 80	2 05
,, medianas ..... ,,	20	40	80	1.00	2 00	1 50	1.70
,, menores ..... ,,	15	30	60	75	1.50	1.05	1 20
Botijas de 6 arrobas aguardiente..... ,,	25	50	1.00	1 20	2.40	1.80	2.05
,, de 4½ ,, ,, ... ,,	20	40	80	1.00	2.00	1.50	1.70
,, vacías ..... ,,	05	10	20	25	50	35	40
Botijuelas aceite ½ arroba..... ,,	02	05	10	12	25	18	21
Barricas vino más de 20 gls.....el gln.	01	01	02	03	06	04	05
Botellas.....doc.	05	10	20	25	50	35	40
Baldes ..... ,,	04	08	15	18	35	26	30
C							
Cabellos por 1 á 4 .....c. u.	50	1.00	2.00	2.40	4 80	3.50	4.00
,, pasando de 4	45	90	1 80	2.20	4.40	3.00	3.45
Cascarilla ..... qq.	05	10	20	25	50	35	40
Café y cacao..... ,,	04	08	15	18	35	26	30
Cajones de velas estearinas 25 pts.....c. u.	02	03	06	08	16	10	12
,, fideos de 1 arroba..... ,,	02	03	06	08	16	10	12
,, ,, de ½ ,, ... ,,	02	03	05	06	12	09	10
,, licores de 1 docena botellas..... ,,	02	05	10	12	25	17	20
Canastas frutas chicas de asa..... ,,	02	05	10	12	25	17	20
,, de carga pequeñas..... ,,	04	08	15	18	35	26	30
,, mayores..... ,,	08	15	30	35	70	55	60
Cueros de res el 100.....	1 75	3.50	7.00	8.40	16.80	12.25	14.00
,, de cabra el fardo.....	10	20	40	50	1.00	75	85
Cordovanes el fardo de 12 docenas.....	10	20	40	50	1.00	75	85
Carne seca..... qq.	04	08	15	18	35	26	30
Carneros y cabras.....c. u.	05	10	20	25	50	35	40
Carbón de madera ensacado..... qq.	03	06	12	14	30	20	24
Cebollas..... ,,	04	09	18	22	45	30	36
Chuncaca y concreto..... ,,	03	07	14	17	35	26	29
Clavos fierro y cobre..... ,,	03	07	14	17	35	26	29
Cochinos grandes.....c. u.	25	50	1.00	1 20	2 40	1.80	2.05
,, chicos ..... ,,	12	25	50	60	1 20	90	1.02
Cocos de Chile..... qq.	04	08	15	18	35	26	30
,, de Guayaquil el 100.....	50	1.00	2.00	2 40	4 80	3.50	3.80
Cuarterolas de 12 á 14 arrobas.....c. u.	25	50	1.00	1 20	2.40	1.80	2.05

	DEL PUERTO A						
	Eten	Monsefú	Chiclayo	Pomalca ó Lambayeque	Pátapo ó Lambayeque	Combo	Tumán
C	S/.	S/.	S/.	S/.	S/.	S/.	S/.
Caña brava delgada para quinchas el 100	15	30	60	75	1.50	1.05	1.20
,, ,, gruesa para techos	15	30	60	75	1.50	1.05	1.20
Cal ..... qq.	03	06	12	14	30	22	25
D							
Damajuanas vacías ..... c. u.	02	03	05	06	12	09	10
,, de 4 á 5 galones	02	04	08	10	20	13	15
Duelas el 100	55	1.10	2.20	2.65	5.30	3.90	4.45
Dulces ..... qq.	04	08	15	18	35	26	30
E							
Escobas la docena	02	04	07	08	16	13	14
F							
Fierro bruto el ..... qq.	04	08	15	18	35	26	30
,, fundido en pzas. hasta de 4 qqls. el... ,,	04	08	15	18	35	26	30
Frutas secas en sacos ..... ,,	04	08	15	18	35	26	30
,, sueltas ó sumos ..... ,,	04	08	15	18	35	26	30
G							
Galletas ..... qq.	05	10	20	25	50	35	40
Gallinas y patos ..... c. u.	02	03	05	06	12	09	10
Ganado mayor de 1 á 4 ..... ,,	55	1.15	2.30	2.75	5.50	4.10	4.65
,, ,, de 5 ó más ..... ,,	50	1.00	2.00	2.40	4.80	3.60	4.10
H							
Harina ..... qq.	04	07	14	17	35	26	30
J							
Jabón ..... qq.	04	07	14	17	35	26	30
Javas de loza enteras	20	40	80	95	1.90	1.50	1.65
,, ,, ,, medianas	15	30	60	75	1.50	1.05	1.20
,, ,, ,, menores	10	20	40	50	1.00	75	85
Jora	05	09	18	22	45	30	36
Jarcia y piola	04	08	15	18	35	26	30
K							
Kerosene cajón de 10 galones	04	08	16	20	40	30	34
L							
Ladrillos el 100	20	40	80	95	1.90	1.50	1.65
Lampas ..... doc.	03	06	12	14	30	22	25
Leña ..... qq.	03	05	10	12	25	18	21

	DEL PUERTO A						
	Eten	Monsefú	Chiclayo	Pomalca ó Lambayeque	Pátapo ó Ferreñafe	Combo	Tumán
M	S/.	S.	S.	S.	S.	S.	S.
Máquinas de más de 4 hasta 10 qqls..... qq.	06	12	25	30	60	45	51
Maiz y otros granos..... ,,	04	08	15	18	35	26	30
Menestras, frejoles, garbanzos, etc..... ,,	04	08	15	18	35	26	30
Miel ..... ,,	05	10	20	25	50	35	40
N							
Nueces ..... qq.	05	10	20	25	50	35	40
O							
Orchilla ..... qq.	04	08	15	18	35	26	30
P							
Pavos.....c. u.	03	05	10	12	25	18	21
Petate rollo 4/4 ..... ,,	04	08	15	18	35	26	30
,, ,, 5/4 ..... ,,	05	09	18	22	45	30	36
,, ,, 6/4..... ,,	05	10	20	25	50	35	40
Pianos encajonados..... ,,	1.50	3.00	6.00	7.20	14.40	10.50	12.00
Pipas vacías de 40 arrobas..... ,,	15	30	60	75	1.50	1.05	1.20
,, ,, y cuarterolas vacías..... ,,	08	15	30	35	70	55	63
Pipas de 40 arrobas llenas..... ,,	65	1.30	2.60	3.12	6.25	4.60	5.25
,, de 15 á 20 arrobas id..... ,,	35	65	1.30	1.55	3.10	2.30	2.65
Piscos vacíos ..... ,,	03	05	10	12	25	18	21
,, de 1 arroba llenos..... ,,	05	10	20	25	50	35	40
Papas..... qq.	05	09	18	22	45	30	36
Palos del Brasil..... ,,	05	09	18	22	45	35	38
Paja de macora fardo.....c. u.	10	20	40	50	1.00	75	85
Piedras grandes de molinos..... ,,	1.00	2.00	4.00	4.80	9.60	7.10	8.20
,, chicas.... ..... ,,	75	1.50	3.00	3.60	7.20	5.40	6.15
Plata sellada y metales preciosos de 1000... ,,	40	50	60	70	1.00	1.00	1.00
Perales para trapiches hasta 4 qqls. el..... qq.	05	10	20	25	50	35	40
,, ,, de más de 4..... ,,	09	18	35	45	90	65	74
Productos y mercaderías en bulto que no pasen de 3 qqls. el..... qq.	05	10	20	25	50	35	40
R							
Ron, barriles de 18 galones .....c. u.	08	15	30	35	70	55	62
,, cajones de 5 ,, ... ,,	02	04	08	10	20	15	17
Ruedas de carretas..... ,,	15	30	60	75	1.50	1.05	1.20
S							
Sebo..... qq.	30	08	15	18	35	26	30
Sacos de cáñamo fardo.....c. u.	04	60	1.20	1.45	2.90	2.20	2.50
,, ,, menores..... ,,	15	30	60	75	1.50	1.10	1.25
Sal..... qq.	03	06	12	14	30	22	25
Sombreros fdos. enteros de 60 doc.....c. u.	12	25	50	60	1.20	90	1.02
T							
Tabaco.....	04	08	15	18	35	26	30
Tinajas para cocinar chicha.....c. u.	06	12	25	30	60	45	51

	DEL PUERTO A						
	Eten	Monsefú	Chiclayo	Pomalca ó Lambayeque	Pátapo ó Ferreñafe	Combo	Tumán
V	S.	S.	S.	S.	S	S.	S.
Vinos, licores y aceites, cajas y canastas de 12 botellas.....c. u.	03	05	10	12	25	18	21
Z							
Zuelas en tablas el 100 (medios cueros).....	1.00	2.00	4.00	4.80	9.60	7.10	8.20
MADERAS							
Alfagías de Guayaquil.....	35	57	1.50	1.80	3.60	2 70	3.05
Cañas picadas de Guayaquil el 100.....	1.50	3.00	6.00	7.20	14.40	10.50	12
,, enteras de ,, ...	2.00	4.00	8.00	9.60	19.20	14.15	16.52
Cedro y caoba por mil piés superficiales.....	1.50	3.00	6.00	7.20	14.40	10.19	12
Cuartones de 4 á 4 ½ varas.....c. u.	03	05	10	12	25		21
Lumas gruesas de 8 á 9 varas..... ,,	12	25	50	60	1.20		1.04
Lumillas el 100..... ,,	1 25	2.50	5.00	6.00	12.00	8.90	10.20
Piezas de roble 8 á 10 varas 12 × 12	65	1 30	2 60	3.12	6.25	4.70	5.35
,, ,, 10 á 14 ,, 12 × 12	1.30	2 60	5.20	6.25	12.50	9.30	10.60
Pinos de todas clases por mil piés superficiales...	1.40	2.80	5.60	6.75	13 50	10.10	11.50
Tablas de pellín, laurel el 100.....	1.75	3.50	7.00	8.40	16.80	12.40	14.15
Tablitas alerce ,, ,, ...	25	50	1.00	1.20	2.40	1.80	2.05
Tabloncillos ,, ,, ...	50	1.00	2.00	2.40	4.80	3.60	4.10
Tijerales y madrinas de 5 á 6 vs.....c. u.	05	10	20	25	50	35	40
Vigas pellín y alerce 9 á 10 vs..... ,,	40	80	1.60	1.95	3.90	2.95	3.35
Viguetas y mangles 8 á 9 vs..... ,,	08	15	30	35	70	55	63
Advertencia							
Los cajones y fardos, ó bultos de cualquiera forma de mercaderías ó artículos no especificados en la tarifa, ni que por semejanza se les pueda aplicar los precios señalados, se cobrará en el orden siguiente:							
Por bultos de 1 á 40 piés cúbicos se cobrará por cada pié cúbico.....	01	02	06	09	15	16½	12
Por bultos de 1 á 40 piés cúbicos se cobrará por cada tonelada de 40 piés cúbicos.....	40	80	2.40	3.60	6.00	4.20	4.80
Por bultos de 10 á 20 quintales de peso se cobrará por cada quintal.....	03	06	18	27	45	31½	36
Por bultos de 10 á 20 quintales de peso se cobrará por cada tonelada de 20 qqls.....	60	1.20	3.60	5.40	9.00	6 30	7.20
Los que pasen de 20 quintales ó de 40 piés cúbicos se arreglarán por convenio especial.							

NOTA.—Las tropas, los empleados nacionales que marchen en comisión del servicio público, y las valijas del Correo, se trasportarán gratis.

Las cargas pertenecientes al Estado pagarán el 50 , ménos que las de los particulares. Oportunamente se celebrará entre el Gobierno y la Empresa un acuerdo que ponga á cubierto los intereses de ésta contra los abusos que se puedan cometer (Artículo 15 de la concesión de 3 de Julio de 1867.)

La comisión de Ingenieros, compuesta de los señores Gerrit S. Backus, Walter J. Norris y Federico Hohaguen, dictaminaron sobre estas propuestas el 1°. de mayo siguiente: la de Comerciantes, señores José S. Tejeda, J. de la Riva Agüero y José V. Oyague, el 26 del mismo, y con la vista del Fiscal doctor Ureta, se aceptó la del señor Barbe por S. 2.700,000 en razón de que, rebajada la extension del muelle para Pacasmayo á la mitad de lo que se había considerado, era lógico—según la opinión del Fiscal—rebajar también en la suma de S. 100,000 la cantidad fijada para las obras, según presupuesto formulado por el ingeniero Ernesto Malinouski.

Las condiciones pactadas en el decreto de 5 de julio de 1870, que la aceptó, establecen que los trabajos deberían comenzar, de la fecha de la escritura que se otorgase, en cuatro meses y terminar dos años después: exclusiva por 25 años y garantía de 7 % sobre los capitales que invirtiera el contratista; el concesionario quedaba autorizado á organizar una compañía, ofreciendo al público acciones por valor del 10 % de ese capital; siempre que la explotación de la línea produjese en dos años seguidos el interés de 7 % cesaría la garantía ofrecida por el Gobierno y si los productos llegaban al 10 % el exceso se aplicaría á reembolsarle al Estado las sumas que hubiese entregado por dicha garantia; usufructo por noventa años, después de los cuales entraría el Gobierno en posesión del Ferrocarril; la concesión podía ser transferida con noticia del Gobierno; liberación de derechos fiscales y municipales para los artículos destinados á la construcción; pasajes gratuitos á los empleados del Gobierno en comisión, el correo y las fuerzas públicas; en el caso de que la empresa pretendiera cobrar más de la mitad de los fletes á los materiales destinados á cualquier otra línea en construcción, el Gobierno podía otorgar concesión á otra empresa, para construir una línea provisional desde el puerto, para el transporte de los materiales ó construirla por su cuenta; autorización para el cruce de esta por otra ú otras líneas; excensión del servicio militar á los empleados y peones de la empresa; jurisdicción de los Tribunales de la República; concesión gratuita de todos los terrenos del Estado que fueren necesarios para la construcción y ofrecimiento de ejercitar los medios legales de expropiación forzada, si esos terrenos fueran de propiedad municipal ó privada, en cuyo caso la empresa estaba obligada á pagarlos á justa tasación.

En julio del mismo año se presentó Barbe, solicitando licencia

sobre el valor de los útiles que comprase ó de los trabajos que ejecutase, comprobados con las facturas ó con los certificados respectivos. Se señalaba nuevamente el plazo de cuatro meses para comenzar los trabajos y el de dos años para terminarlos. Entregadas las obras al Gobierno, el capital dejado en garantía, ganaría el interés de 6 %, siempre que prefiriese retenerlo ó recibiría otra garantía á su satisfacción.

Juzgo aquí necesario explicar el fundamento de la rebaja calculada en el coste de la obra por contrato con Barbe y de la estimación hecha para el trabajo por administración.

Antes de dictarse el decreto de que me ocupo, el entonces Ministro de Hacienda doctor Nicolás de Piérola, en un extenso informe al Presidente Balta, en la solicitud de Zapata, para ejecutar los trabajos de la línea por administración, manifestaba que de las informaciones que había podido adquirir, resultaba que el verdadero coste de la obra—40 kms. de ferrocarril y el muelle—no excedía de S. 2.100,000 y que, por consiguiente, al pactarse la garantía del Estado sobre la suma de S. 2.700,000 en obligaciones por emitir, se había calculado éstas al tipo de 80 % próximamente, que deducido del importe de la emisión debía producir la primera de aquellas cifras; lo cual equivalía á establecer que era la Nación misma la que proporcionaba el capital para la construcción y explotación del ferrocarril en proyecto, corriendo exclusivamente los riesgos, para que éste fuera de única propiedad y beneficio del afortunado contratista que, por su parte, obtenía las ventajas y el provecho sin capital, peligro ni quebranto de ninguna especie.

Así, pues, el 21 de diciembre siguiente, se elevaba á escritura pública este nuevo contrato, que dió otra faz al asunto y el concesionario señor Zapata, quedaba encargado de la construcción del ferrocarril por el sistema de administración fiscal.

Entretanto, el 13 de ese mismo mes, se expedía otro decreto aceptando la propuesta de don Enrique Meiggs, para construir por su cuenta la segunda sección de esta línea desde Calasñique hasta la Magdalena, por la suma de S. 5.000,000 en bonos; suma que después fué reducida á S. 3.750,000 en efectivo. Las condiciones eran: ejecución de las obras de conformidad con los estudios practicados por los ingenieros don Ernesto Malinouski y don Pedro Marzo y con los detalles contenidos en el decreto de convocatoria de 22 de Marzo de 1869; las cuales deberían quedar concluídas dos años después

ción de Calasñique á Magdalena, en virtud de haber aquél solicitado que se le eximiese de la que se le había exigido para toda la línea desde Pacasmayo á Cajamarca.

El 10 de Enero de 1873 se dió otra resolucióu aprobando la forma propuesta por el ingeniero inspector don José Hindle—aceptada por Meiggs—para expedir los certificados de trabajo hecho, esto es: avaluando el ejecutado separadamente del valor de materiales, contratación de ingenieros &, á fin de aplicarles mayor suma que á las compras; quedando en consecuencia modificado el artículo 3.° del supremo decreto de 30 de setiembre de 1870.

En agosto de ese mismo año de 1873, el contratista hizo presente que el puente de Paypay se había roto junto con otros más para la misma línea, soportando sólo un peso de 90 toneladas, en vez de las 350 toneladas para que había sido calculado, debido, sin duda, á lo imperfecta de su construcción: y solicitaba que una comisión de ingenieros reconociese los demás, para que pudiera declarársele relevado de responsabilidad conforme á lo convenido en la cláusula 2ª de su contrato. La Junta Central de Ingenieros emitió opinión al respecto, indicando el remedio que podía ponerse en práctica para que esos puentes, construidos en Inglaterra, pudieran soportar el peso que les estaba destinado.

Desgraciadamente no me ha sido posible precisar la fecha exacta del decreto autorizando el tráfico de esta línea; pero si puedo asegurar que fué en el mes de julio del año de 1874, pues, de la Memoria que en dicho mes elevaban los miembros de la Junta Central de Ingenieros al Supremo Gobierno, se desprende que en aquella época estaban terminados los 147 kilómetros de la línea—la que era constantemente recorrida por la locomotora—y en condición de ser recibida por el Estado.

En 1877 y á causa de una inundación que destruyó buena parte de la línea, se comisionó al ingenieso D. Teobaldo Eléspuru en el mes de mayo, para que practicase una inspección de ella estimando el monto de las averías causadas. De ese documento, presentado á la Junta Central y elevado por ésta al Gobierno, resulta que el daño fué ocasionado por fuertes lluvias que habían acumulado sus aguas en lugares que antes estaban defendidos, daños que avaluaba en S. 60,531'41. Al ocuparse de la línea, daba cuenta de que ella estaba dividida en Calasñique en dos ramales: uno á la Viña y otro á Guadalupe, indicando las distancias así:

sente al Gobierno que había entregado á Watson S. 224,000 cuya devolución exigía, si aquél—á quien había demandado judicialmente—se apoderaba del ferrocarril para traspasarlo á distinta persona. La polémica entablada entre Watson y Santistéban, que se hacían cargos recíprocos, dió lugar á que por resolución de 7 de noviembre se nombrara á Goddar Superintendente del ferrocarril y muelle, ambos como de propiedad del Estado.

Desde esta fecha, hasta el año de 1883, nada hemos podido encontrar que nos ilustre para seguir reseñando la historia de este ferrocarril, pues, es notoria la causa que ha originado la falta absoluta de datos é informaciones en el archivo de Obras Públicas.

El 31 de octubre de dicho año, se dispuso que el ingeniero Ladislao Folkierski, inspeccionase la línea y practicase, á la vez, un inventario, investigando el estado de conservación de su material fijo y rodante, así como su situación económica y su modo de explotación; estudiando todo aquello que creyera de interés dar á conocer al Gobierno. Debía también proponer las medidas que juzgase conducentes á fomentar su desarrollo, en vista del progreso nacional y de los intereses fiscales.

El 20 de febrero de 1884, se restableció la Administración Fiscal en el ferrocarril de Pacasmayo, encomendándose á la Junta de Obras Públicas, nombrada por resolución de 5 de diciembre del año anterior, el proceder á formular las bases más convenientes para la explotación de la línea, consultando á la vez que su conservación, la creación de una renta y la construcción de los ramales necesarios para dar facilidades y protección eficaz al comercio y agricultura de Cajamarca y La Libertad. La Comisión citada, compuesta de los señores Manuel A. Pasapera, Ladislao Folkierski y Joaquín Capelo, presentó las bases en el mes de abril, las que fueron aprobadas por decreto de 14 del mismo; en ellas se pedían propuestas cerradas que serían presentadas con un certificado de depósito por S. 4,000 en la Caja Fiscal de Lima, hasta el 25 de julio siguiente.

Por resolución del 22 de abril, se nombró administrador á D. Maximiliano Bamberger y Jefe de la explotación técnica á D. A. W. Goddar. Dicho administrador debía proceder en el acto á recibir la línea bajo inventario, avaluando las pérdidas y desperfectos que hubieran sufrido el material fijo y el rodante y formando el cuadro comparativo con el inventario anterior. La Administración nombrada por este decreto estaba facultada para nombrar, á su vez, el personal necesario y para

nes y aclaraciones por decreto Supremo del día siguiente 23 de setiembre de 1884.

El 26 del mismo mes, se nombró Comisario de la línea á D. Maximiliano Bamberger.

El 15 de enero de 1885, se declararon cancelados, de una y otra parte, los reclamos pendientes entre el Fisco y los ex-arrendatarios Alejandro Chaize & C°, en mérito de una solicitud de éstos para que se reconsideraran las resoluciones de 17 de noviembre y 1° de diciembre anteriores.

El 26 de agosto se nombró Comisario de la línea á D. Pedro Brito.

El 17 de enero de 1887, se dispuso que por la Sección de Obras Públicas, se acordase con el arrendatario el establecimiento de dos trenes semanales, para satisfacer el pedido del Prefecto de Cajamarca.

El 8 de mayo el ingeniero D. Teobaldo Eléspuru, presentó el informe que se le había pedido por decreto del 4 de marzo anterior, manifestando en él el estado de la línea, el de su material fijo y rodante y el de las estaciones y obras anexas. Manifestaba que el tráfico sólo se hacía en el ramal principal y de Calasñique á Guadalupe; en cuanto al del tercer ramal de Calasñique á la Viña tenía su término en Yonán. El puente provisional de madera en Paypay, estaba desarmado por orden del Superintendente, en razón de las pocas garantías de estabilidad que ofrecía y expresaba su opinión en el sentido de que no debía permitirse se volviera á armar. El trazo ejecutado en el año 1879, entre este puente y Montegrande, sobre la orilla derecha del río Jequetepeque, en una extensión de 9 k., lo había sido en tales condiciones, que sólo se le podría considerar como provisional, por estar muy ceñido al terreno y presentar, en plano, una sección de curvas de muy pequeño radio. Que en la sección de Guadalupe y Yonán, los chacareros colindantes con la línea, producían inundaciones con el agua empleada en los riegos, que destruían la infraestructura; esos mismos colindantes traficaban á pié y con animales, por los terraplenes, destruyendo los taludes y gastando los durmientes en sus centros y extremidades. La línea carecía de telégrafo y postes kilométricos. Seguía enumerando otros daños y cierra su informe con una estimación del valor de las estaciones, material fijo y rodante de la sección de Yonán á la Viña, ascendente á S. 231,032, por los deterioros sufridos.

Del informe presentado en ese año de 1887 por don José Manuel

Ministerio de Hacienda todas las cuentas rendidas por Schreitmüller, para la liquidación respectiva, con inclusión de los cargos hasta el día.

El 14 de agosto de ese año, se nombró al ingeniero Eléspuru, perito por parte del Gobierno, para que, en unión del que designara el arrendatario, verificasen una inspección del ferrocarril y muelle, que permitiese conocer las responsabilidades en que podía haber incurrido y se encargó á don Nicanor G. Parró, como á administrador nombrado, que fuera entrando en posesión de esas obras á medida que se examinaran los inventarios por los peritos. Con el resultado de esta inspección, el Ministerio de Hacienda debía proceder á la liquidación de cuentas.

Por resolución Suprema de fecha 10 de diciembre del mismo año y habiéndose nombrado perito dirimente al ingeniero Eulogio Delgado, para resolver la discordancia de los nombrados Eléspuru y Joaquín Capelo, se mandó pagar á Schreitmüller la suma de S. 30,682'14 según el balance y liquidación practicados, con más los intereses devengados y que se devengaran, sobre los S. 25,000 del empréstito al Gobierno; debiendo hacerse el abono con cargo á los productos líquidos del ferrocarril, puesto en administración fiscal.

Por decreto Supremo de 29 de abril de 1889, se aprobaron las rebajas propuestas por el Administrador Fiscal en las tarifas de fletes, con el propósito de favorecer al comercio y las industrias de aquellos centros productores.

Por el de 27 de mayo se aprobó el proyecto de presupuesto para la explotación de la línea férrea y muelle, el cual ascendía á S. 83,337'72, con las modificaciones introducidas por el Gobierno, debiendo regir su ejercicio desde el 1° de junio siguiente.

Las utilidades líquidas del ferrocarril en ese año, ascendieron á S. 5,159'09 ó sea un promedio mensual de S. 428'25.

Con fecha 21 de enero de 1890, y en cumplimiento de lo estipulado en la cláusula 2ª del Contrato de Cancelación de la Deuda Externa con los Tenedores de Bonos, se designó al ingeniero don Emeterio Pérez, para que, de acuerdo con el representante que nombraran esos Tenedores, se procediera á la facción de los inventarios valorados de la línea y el muelle y diera posesión, de ambas obras, como se había solicitado. El 14 de marzo siguiente y en atención á que tanto los Tenedores de Bonos, como el ingeniero Pérez, manifestaban que no se había valorado la línea ni las obras de arte, se dispuso que el ingeniero lo hiciera, adicionando con esos valores el inventario de entre-

expidió la Suprema resolución de 4 de noviembre de dicho año, de la cual solicitó reconsideración la mencionada empresa. Esa resolución dispuso que, en el día, procediera la Peruvian á ejecutar los trabajos de reconstrucción del puente de Paypay y demás obras necesarias, para restablecer el tráfico en dicha sección; debiendo dejarlo expedito dentro del plazo máximo de 6 meses. Se autorizó también por ella, al Ministerio de Fomento, para enviar á un ingeniero que procediese á la facción del inventario valorado de todos los materiales y demás existencias pertenecientes á la sección interrumpida, teniendo á la vista el que se hizo para la entrega á la Peruvian en 16 de abril de 1890, con intervención de un personero de esa empresa.

Posteriormente se presentó una solicitud pidiendo autorización para hacer estudios con el fin de construír una línea á la Viña y prolongarla hasta Cajamarca; estudios que se pidió por el Gobierno hacerlos extensivos hacia la practicabilidad y conveniencia de emplear en ese tráfico el sistema de tracción eléctrica, debiendo aprovecharse para la generación de ella, de la fuerza hidráulica de algún río de esa región.

La ley de 23 de octubre de 1905 hizo extensivas las disposiciones de la de 30 de marzo de 1904 á la reconstrucción de la sección de Yonán á Magdalena. En consecuencia, el Cuerpo de Ingenieros Civiles. fué autorizado por resolución Suprema de 15 de diciembre del mismo año, para contratar con el ingeniero Valdizán, el estudio de esta sección para vía normal. Como se viera más tarde la conveniencia de transformar el ancho de la vía, inclusive el corto trecho de Pacasmayo á Yonán. con el propósito de establecer una red uniforme en los departamentos de la Libertad y Cajamarca, se modificó el estudio de Yonán á Magdalena para vía de $0^{m}914$ á mérito de la Suprema resolución de 7 de setiembre de 1906.

La Peruvian Corporation, en conformidad con el arreglo celebrado con el Supremo Gobierno el 20 de junio de 1907, para poner término definitivo á las cuestiones existentes entre ellos, se ha hecho cargo de la construcción de la primera subdivisión de esta sección, para vía normal: la que deberá quedar terminada, junto con las otras de que hablaremos en su oportunidad, el 24 de setiembre próximo.

La subdivisión hecha, para vía angosta, es la siguiente:

De Yonán á Chilete.....	kms.	39'300	costo	Lp. 97,500'000
„ Chilete á Magdalena.....	„	23'589	„	„ 82,011'645
Sumas.....	kms.	62'889	„	Lp. 179,511'645

Actualmente sólo está en explotación, la sección de Pacasmayo á Yonán.

durante los primeros 30 años de la concesión, contados á partir del día de su terminación; pasados los 10 primeros años de la concesión, la empresa debería pagar al Gobierno el 5 % de las utilidades líquidas á favor de ella; vencidos los 30 años del privilegio, el ferrocarril pasaría á ser de propiedad del Estado, quedando á la empresa sólamente el derecho de preferencia á cualquier otro concurrente: la empresa estaba facultada á transferir sus derechos dentro de los 30 años del privilegio á cualquiera persona ó entidad colectiva, los que asumirían todas las obligaciones emanadas de la concesión.

El 20 de marzo de 1834 se expidió un Supremo decreto encargando á don Tomás Gill, de la construcción de ese camino, en vista de que, apesar de haberse publicado aviso en el periódico oficial convocando á licitación, sólo el señor Gill se había presentado como proponente, con la ventaja de que no exigía privilegio alguno. Las condiciones pueden condensarse así: Gill debía poner para la obra, 20 de los S. 25,000 que el Gobierno le debía como empresario del muelle del Callao, suma que ganaría el interés de 6 %; pondría además su trabajo personal como artesano, ganando S. 5 al día.

Se creó un derecho de peaje de un cuartillo de real sobre cada burro cargado, de medio real por cada mula ó caballo y de un real sobre cada rueda de vehículo; cuyo producto se aplicaría exclusivamente á la obra.

El 26 de febrero de 1835 se expidió otro decreto declarando sin efecto la concesión á Gill, por "no tener objeto importante ni creerse indispensable para el tráfico el camino que se proyectaba", debiendo celebrar el Gobierno otro contrato para reparar la carretera existente de Lima al Callao, para lo cual se creaba un arbitrio de peaje de un cuartillo por cada mulo ó caballo de silla ó carga y medio por cada rueda de carruaje que por ella transitara. El trabajo debería hacerse por administración.

El Gran Mariscal D. Ramón Castilla, expidió un decreto el 1 de noviembre de 1845, disponiendo la construcción de un camino de hierro entre Lima y el Callao, porque así lo exigía el interés públic para lo cual se solicitaban propuestas cerradas por el término de 6 días. La vía debería ser para tracción á vapor y doble, y debería proceder se á su construcción mediante una Compañía anónima, debidamente autorizada: la construcción debería principiar 10 meses despues de contratada y concluir á los dos años de su comienzo. Las demas condiciones eran, más ó menos, las mismas que en las anteriores convocatorias, con la sóla diferencia de que se obligaba á la Empresa

fijar el domicilio legal en Lima. El 17 de abril y no habiéndose presentado sino D. Manuel Argumanis y D. Guillermo Weelwright, se dictó una resolución desechando la primera de esas propuestas en razón de que ella se fundaba en la posibilidad de levantar un empréstito en Inglaterra, cosa para la cual no se consideraba autorizado el Ejecutivo y se admitía en consecuencia la de Weelwright, á quien se concedió privilegio exclusivo por 12 años; plazo de 4 meses á partir de la fecha de la resolución, para mandar hacer los estudios que se presentarían al Gobierno; 50 años de usufructo, á cuyo vencimiento debería asumir el Gobierno la propiedad de la línea; el que también podía adquirirla por compra, dentro de los 10 primeros años, pagando el precio de las acciones que se le autorizaba á lanzar, con más un premio de 50%. El Gobierno cedía todos los terrenos públicos por los que transitara el ferrocarril; concedía á la Empresa una ganancia de 15% sobre su capital y dividía con ella todo exceso sobre aquella base; pudiendo imponerle una multa de S. 25,000 si no cumplía esta obligación.

El Congreso Nacional ordenó al Ejecutivo, con fecha 27 de octubre de 1847, que tomase en consideración las propuestas que directamente le habían sido presentadas por D. Teodoro Geofroy & C° y D. Antolín Rodulfo, para construir este camino, á fin de que procediera á celebrar el respectivo contrato; pero el Gobierno observó esta resolución el 29 del mismo mes, insistiendo el Congreso en 13 de enero siguiente, por lo que se hizo el arreglo con Weelwright.

Este no prestó la respectiva fianza que se le había exigido y nuevamente en marzo de 1848 se hace otra convocatoria, que no habiendo dado resultado, origina una segunda el 21 de octubre del mismo año y, por fin, el 18 de noviembre se presentan don Pedro Gonzáles de Candamo y don Manuel Vicente Oyague, haciendo la respectiva propuesta que es aprobada el 6 de diciembre siguiente. Las principales cláusulas son las siguientes, extractadas del original: 25 años de privilegio; 99 años de propiedad que luego asumiría el Gobierno; cesión gratuita á la empresa de no sólo los terrenos que fuesen necesarios para la ubicación de la línea, sino de los que se necesitaran para la construcción de las estaciones de Lima y Callao, en la extensión que indicara la empresa, aun cuando el Gobierno tuviera que comprarlos de los particulares; plazo de 12 meses para comenzar y de 3 años para concluir los trabajos; auxilio de 200 á 300 presidiarios; introducción gratuita de todos sus materiales; excensión de contribuciones y del servicio militar; reembolso de todo gasto con premio de 1% en caso de trastornos; tarifas de: 4

reales en 1ª clase y 2 reales en 2ª y de $. 4'50 por tonelada de carga. Este es el contrato que, hasta hoy, está rigiendo.

Para no parecer cansado, citaré en lo sucesivo las fechas y el objeto principal de cada una de las disposiciones que se hubieran dictado con posterioridad á este contrato, cuyo fondo no merezca reseñarlo con minuciosidad y esto, sólo con el objeto de que no se ignoren las medidas adoptadas por el Gobierno en orden á las líneas férreas que ha estado administrando la Compañía del Ferrocarril Inglés. Pero antes será preciso que advierta que como desde el año 1854 se comenzaron á dar los primeros pasos tendentes á unir Lima con Chorrillos, por medio de un ferrocarril y, posteriormente, se concedieron privilegios para la construcción del de Bellavista y la Punta, complementarios de esta línea, que hoy puede calificarse de principal, llegada que sea la presente reseña al estado en que las disposiciones dictadas se refieran á todos los ferrocarriles citados. los consideraré unidos para el efecto de continuar cronológicamente la relación historiada de ellos.

Así, pues, en el lapso de 1848 á 1854, sólo encontramos lo siguiente:

22 de diciembre de 1849.—Imposición de multas á los que causaban daño á los ingenieros é impedían la prosecusión de los trabajos de la línea del Callao;

17 de mayo de 1851.—Llegada de la primera locomotora á Lima; considerándose desde entonces el ferrocarril en plena explotación.

partir de la fecha en que estuviese concluida la línea, sin que, durante ese plazo, el Estado ni ningún particular pudiera construir otra entre Lima y Chorrillos ó á partir de las estaciones intermedias. Facultad para atravesar los terrenos que, en esa época, eran caminos públicos, dejando expedito el espacio suficiente para el tráfico de peatones ó acémilas, debiendo comprar de sus respectivos dueños los terrenos de propiedad particular que hubiese que ocupar con ella, pagando la Empresa su valor á justa tasación, al contado y en proporción á los precios corrientes por fanegada; pero con la obligación de dejarlos tapiados ó cercados, según se encontrasen, y de construir los puentes y acueductos necesarios para el libre tránsito de las aguas. Compromiso del Gobierno á conseguir que los particulares cediesen sus terrenos, según las prescripciones de las leyes sobre expropiación, por causa de utilidad pública. El Gobierno proporcionaba á la Empresa los terrenos necesarios para edificar las estaciones terminales; pero, si estos fuesen de manos muertas, la Empresa pagaría un cánon anual de 3% sobre la tasación legal del terreno y si de particulares, los pagaría á justa tasación. Facultad de construir mercados en los términos, sin perjuicio de los entonces existentes, para artículos especiales ó generales de consumo, prévio arreglo separado con el Gobierno. Liberación de derechos á todos los materiales y artículos para la construcción ó explotación de la línea y libertad para poderlos desembarcar por Chorrillos, sin más restricción que el dar un aviso á la Aduana del Callao; también la Empresa podía construír un muelle en Chorrillos. Excensión perpétua de toda contribución sobre el capital, renta y edificios de la Compañía é igualmente que del servicio militar á sus empleados. Trasporte gratuito de los empleados, tropas y carga del Gobierno (correspondencia). Permiso para introducir 700 chinos bajo el sistema de contratos establecidos antes del decreto de 5 de marzo de 1856. Tarifas: 6 reales por pasaje en primera y 3 reales en segunda; cinco pesos por tonelada de 20 qq. ó 40 piés cúbicos, excepto las piezas que por su valor ó tamaño, exigiesen arreglo especial. Obligación de observar el artículo 1° del contrato celebrado el 6 de diciembre de 1848, que garantiza el privilegio concedido á la Empresa del Ferrocarril al Callao. Facultad de poder transferir sus derechos á otras personas ó empresas. Capitalización de la Compañía en 1,200 acciones de $. 500 cada una, de las que 900 se ofrecerían al público, por el término de 60 días, sólo en el caso de que las que se hubiesen suscrito completasen el total de las 900 aludidas. La Empresa

no estaba obligada á ofrecer sus acciones al público si la comisión receptora del valor de las suscritas no recibía dentro del tercero día el 50% de las erogaciones. En el caso de colocarse las 900 acciones, la Empresa debía constituirse en Sociedad Anónima. Garantía de $ 30,000 para responder por la ejecución de la obra.

El 12 de noviembre de 1856, se aprobó la propuesta hecha por el señor Felipe Barreda y hermano, de acuerdo con las condiciones señaladas; contrato que fué ratificado por decreto de 29 de diciembre del mismo año, en virtud de que el doctor Juan Gallagher, no la aceptó en el plazo de tercero día que se le fijó en el decreto del día anterior.

El 22 de enero de 1857, se desechó, por infundado, un escrito de protesta de Gallagher por no habérsele otorgado la concesión.

Por decreto de 26 de mayo del 57, se declaró que Barreda y hermano no estaban obligados á ejercer personería en el juicio de expropiación de los terrenos necesarios para las estaciones terminales, sino el Gobierno, en cuya representación debía de actuar el doctor Silva Santisteban.

Finalmente, el 7 de noviembre de 1858, salió de Lima, con dirección á Chorrillos, el primer convoy de pasajeros, en virtud del decreto del día anterior que antorizaba el tráfico; nombrándose el 17 del mismo mes una comisión compuesta de don Ernesto Malinouski, don Antolín Dupard y don Eugenio Schteiner, para inspeccionar la línea y dar un informe sobre sus condiciones; informe que fué absuelto el 26 de dicho mes.

El 17 de noviembre de 1870, se aprobó el convenio celebrado entre el ingeniero encargado de la Dirección de la Quinta Normal de Agricultura (Santa Beatriz) y la Empresa del ferrocarril, sobre las cuestiones pendientes motivadas por las reparaciones que ésta estaba obligada á hacer en los terrenos de dicha Quinta, en virtud de la autorización que le fué concedida á aquél, por decreto de 14 de setiembre del mismo año.

El 31 de octubre de 1872, el ingeniero Elmore, en cumplimiento de una orden Suprema para rectificar el informe del ingeniero Hohaguen, inspeccionó las líneas de Lima á Callao y Chorrillos, dando cuenta de su estado; informe que la Junta Central de Ingenieros elevó á conocimiento del señor Ministro, con las apreciaciones á que daban lugar ambos dictámenes, el 28 de diciembre del mismo año.

CALLAO A LA PUNTA

La Sociedad de Beneficencia Pública del Callao, solicitó del Supremo Gobierno permiso para establecer una línea férrea, de tracción animal, entre la calle de Paz Soldán, de ese puerto, y el caserío y baños de la Punta, el que le fué concedido por decreto de 23 de julio de 1863, auxiliándosele con los rieles que sirvieron para las obras de la Penitenciaría de Lima y sujetándosele á las condiciones siguientes: Prohibición para introducirse con la línea y ramificarse en la población. Tarifa de dos reales por viaje de ida y regreso á los adultos y de un real á los niños. Conclusión de la obra en el término de un año á partir de la fecha del decreto de concesión.

Por decreto de fecha 1° de setiembre de 1869, se declaró que la Municipalidad del Callao debía ventilar sus derechos sobre los terrenos ocupados por la línea, ante el Poder Judicial, por resultar contencioso el asunto.

Teniendo la Empresa del ferrocarril entre Lima y el Callao, derechos de propiedad sobre la otra línea, la Beneficencia no tenía por qué obligarla á cruzar su línea, sino por los medios que establecían las leyes. Así lo declaró el Gobierno, por decreto de fecha 30 de octubre de 1869.

En los años posteriores, hasta 1893, la Sociedad de Beneficencia del Callao continuó explotando este ferrocarril, ya directamente, ya mediante contratas de arrendamiento por un tanto mensual, para asegurar una renta estable y fija, que le permitiese contar con los medios precisos para atender los servicios de su instituto.

A solicitud de don Alejandro Prentice, Gerente de la Empresa de los Ferrocarriles de Lima á Callao y Chorrillos, se le autorizó por decreto Supremo de fecha 13 de febrero de 1894, y en armonía con la cláusula 21a. de su contrato, para prolongar el ramal de la línea del Callao hasta el caserío de la Punta, debiendo sujetarse en la construcción y explotación, á las disposiciones del Reglamento General de Ferrocarriles.

Esta autorización trajo como consecuencia la tenáz oposición que le hiciera la Sociedad de Beneficencia, fundada en que, desde el 23 de julio de 1863, estaba en posesión del permiso que le fuera concedido para la construcción del tranvía, cuya explotación corría por su cuenta, administrado por don Federico Pérez, quien había obtenido de ella el arrendamiento escriturario por diez años.

Se suponía, en el decreto que comentamos, llegada la vez de que se rescindiese este contrato de arrendamiento, en cuyo caso la empresa del Inglés lo tomaría por su cuenta, abonando á la Sociedad de Beneficencia por todo el tiempo del contrato escriturario, el mismo cánon ó pensión que se había pactado con Pérez. Subsistiese ó nó el convenio, la empresa debía asegurar á la Beneficencia por veinte años más, después de fenecido, la misma pensión estipulada. Se hacían extensivas á este ramal, las bases de arreglo aprobado el 2 de junio de 1890, á excepción de la parte relativa á los trenes extraordinarios, servicio que sería materia de un arreglo especial.

La empresa se allanó con los términos del referido decreto y, en consecuencia, se mandó llevar adelante por decreto del 16 de febrero del mismo año.

Don Federico Pérez, pidió reconsideración de estas resoluciones y en su virtud se declaró por decreto de 11 de diciembre de ese año, la subsistencia de los artículos 1.° y 2.° y modificación del 3º, en el sentido de que la Empresa del Inglés, estaba formalmente obligada por todo el tiempo de la explotación en propiedad de la línea al Callao, á asegurar á la Beneficencia la misma renta que percibía hasta entonces, siempre que dicha Institución careciera de arrendatario para su línea; en cuyo caso, la citada empresa tomaría á su cargo el ramal á la Punta, pudiendo explotarlo en su propio provecho. El ramal que se le autorizaba á construir, pasaría á ser de propiedad del Estado junto con la línea principal, á la expiración del plazo señalado en el artículo 2º del contrato vigente, aprobado por

decreto de 6 de diciembre de 1848. El sentido y alcance de esta resolución modificatoria, fué aceptado por Prentice el 14 de diciembre del mismo año de 1894.

El 26 de julio de 1895, se precisaron las condiciones técnicas, fijadas por los ingenieros Basurco y Viñas, bajo las cuales se podía permitir el cruzamiento de la línea del Ferrocarril Inglés del Callao á la Punta, por la del tranvía de la Beneficencia ordenado oficialmente.

Finalmente, ese mismo día y prévia la inspección técnica practicada por el ingeniero Viñas, se decretó el libre tráfico por la línea que había construído la Empresa del Inglés entre el Callao y la Punta.

de La Libertad. Las calles de ese girón en proyecto, así como las que debían formarse en los terrenos que están al otro lado de la carretera, debían tener cuando ménos 30 metros de ancho. Se determinó que la empresa debería adquirir por su cuenta los terrenos necesarios para el establecimiento de la línea. Aparte las disposiciones tendentes á asegurar el tráfico de posibles accidentes, fundadas en las prescripciones del ingeniero Viñas, se determinó que la propiedad de la línea en proyecto, debería pasar á poder del Estado al vencimiento del contrato de explotación de la de Lima al Callao, sin exigirle por esto remuneración alguna por la transferencia del ramal con todos sus materiales. Esta concesión debería quedar sin efecto en el caso de que no se cumpliesen las obligaciones en ella determinadas, así como en el caso de que, trascurrido un año, no se hubiese hecho uso, por entero, del permiso otorgado ó si trascurridos diez días después de publicada esta resolución, la Empresa no manifestara por escrito su allanamiento.

Esta línea, como ramal de la del Callao á Lima, llegó á construírse y se halla en actual explotación.

LIMA A MAGDALENA

Don Pedro Telmo Larrañaga propuso en 30 de agosto de 1867, construir un ferrocarril de Lima á la Magdalena y de este punto á Bellavista, con privilegio por sólo doce años y sin garantía por parte del Estado.

Sustanciada esta solicitud, el Gobierno decretó con fecha 16 de setiembre de ese mismo año, se solicitaran propuestas para esta construcción, por el término de cuatro meses contados desde esa fecha, fijándose las mismas condiciones que las señaladas por Larrañaga, con algunas ampliaciones; así, además de las cláusulas generales, se determinó que el ferrocarril pasaría al poder del Estado á los 75 años de explotación. La empresa tendría derecho de continuar la línea hasta el Callao, al expirar el plazo del privilegio otorgado á la Empresa del Ferrocarril de Lima á dicho puerto. Los trabajos comenzarían 18 meses después de firmada la escritura, caducando la concesión en caso contrario y terminarían después de un año de comenzados, bajo pena de una multa de S. 30,000, por cuya cantidad se prestaría fianza. Facultad de solicitar prórroga de estos plazos hasta por tres meses en casos especiales. Bastaba también la suspensión de trabajos durante seis meses para que se cancelara el permiso. Se fijaba la tarifa á razón de 20 centavos por todo el trayecto; y el trasporte intermedio sería proporcional al número de millas recorridas. La empresa podría organizar una compañía de carácter nacional, cuya denominación sería la de «Compañía del Ferrocarril de Lima, Magdalena y Bellavista». Los concesionarios no podrían transferir sus derechos sin consentimiento del Gobierno. La falta de cumplimien-

to á cualquiera de las cláusulas de este contrato, daba origen á la caducidad de él y á la imposición de una multa de S. 4,000, por la cual se prestaría también fianza. Derecho del concesionario para sustituirse en la propuesta que aceptase el Gobierno, pero á condición de que había de considerar como á socio al proponente, con la participación de un 15%.

La Empresa del Ferrocarril Inglés reclamó de estos privilegios é interpuso una querella de despojo; por lo cual quedó esta concesión en simple trámite.

El 6 de marzo de 1872, el ingeniero don Ricardo Rey y Basadre, pidió permiso para construir este ferrocarril; pero sólo hasta Magdalena, por su cuenta ó por la de una compañía anónima, con ramales, según lo requiriese el servicio; con privilegio por 30 años á partir de la fecha de la concesión, pudiendo volver al dominio del Gobierno á los 70 años de su explotación. La tarifa sería fijada por el Gobierno en proporción á las entonces existentes. Cesión de terrenos públicos y expropiación de los particulares. Excensión de derechos para el material y del servicio militar á sus empleados. Trasporte gratis de los empleados del Gobierno y de la correspondencia. Las tropas pagarían la mitad de la tarifa. Plazos: para empezar 4 meses y para concluír 6 más.

La concesión se otorgó por decreto de fecha 20 de marzo de 1872.

El 20 de diciembre del mismo año, el contratista pidió prórroga de los plazos, á pesar de tener todo su material listo, en razón de que los expedientes de expropiación le habían obligado á paralizar los trabajos; prórroga que le fué concedida con fecha 29 de agosto de 1873, hasta cuando terminasen los juicios de expropiación pendientes; y habiendo presentado los planos del trazo final de la línea con las modificaciones introducidas por la Junta Central de Ingenieros, se aprobaron con cargo de seguir sus indicaciones en la ejecución de los trabajos.

Pidió Rey y Basadre que se designase ingeniero para reconocer la línea el 30 de setiembre de 1875 y el 5 de octubre siguiente fué nombrado don Gerrit S. Backus y, por último, se decretó el libre tráfico por esa línea, el 20 de octubre de ese mismo año.

Desde esa fecha hasta el año de 1885, nada hemos podido encontrar que nos indique cómo siguió la explotación de este ferrocarril, ni en virtud de qué acuerdo ó contrato figuraba el señor Félix Dubois como personero de esta empresa, quizá si como miembro de la compañía que se había autorizado organizar.

tracción adoptado: por lo que el Gobierno expidió el decreto de 13 de octubre compeliendo á la empresa á que, en el perentorio término de 60 días, pusiese totalmente expedita la línea y definitivamente restablecido el tráfico por tracción á vapor, sujetándosele, mientras eso, á ciertas prácticas con respecto á la velocidad de los carritos por pendiente natural y á los breques y resortes nuevos de que se les debía dotar. La empresa cumplió con hacer estas reparaciones y entonces el Gobierno decretó el restablecimiento del tráfico, después de visto el informe del ingeniero Arancivia, por resolución de 26 de noviembre siguiente.

El 12 de enero de 1899 se declaró sin lugar un memorial de don Nicanor Tejerina, en el cual, refiriendo que construyó con su propio peculio el desvío que existía delante de la estación de la Magdalena Vieja, que nunca fué pagado por Dubois, pide que el Gobierno le haga pagar inmediatamente S. 619'27 que en 1877 importó ese trabajo, y que había sido destruído por la persona que, en aquella fecha, explotaba el ferrocarril. Los fundamentos del decreto de denegatoria se hacían en virtud de que sólo al Poder Judicial le competía resolver un asunto enteramente contencioso, toda vez que ya estaba ordenada la reposición del desvío por resolución ministerial de 26 de noviembre anterior. Pedida la reconsideración por Tejerina, se declaró también sin lugar.

Parece que, á partir de este año, el servicio de explotación continuó en tan malas condiciones como las de antes, de tal manera que el tráfico decayó hasta paralizarse por completo.

Probablemente esta paralización dió origen al proyecto del Go[illegible]bierno para establecer una nueva línea de Lima á la Magdalena de[illegible] Mar, por la avenida "Piérola": construcción decretada el 30 de ener[illegible] de 1899, mediante propuestas cerradas para encargarse de la ejecuci[illegible] del proyecto y de la explotación del ferrocarril que, partiendo del pa[illegible]raje en que se reunen las avenidas "Grau" y "Alfonso Ugarte", debí[illegible] recorrer en su totalidad la "Piérola", empalmando con el tranvía de l[illegible] ciudad en el expresado paraje.

En los 24 artículos de que consta ese decreto, se enumeran l[illegible] detalles técnicos y administrativos, las tarifas y el presupuesto á qu[illegible] debería sujetarse el proponente y que no reproducimos aquí, por n[illegible] haberse hecho propuesta alguna.

Nuevamente, el 10 de junio del mismo año, se pidió otra ve[illegible] propuestas; pero, sólamente, para la construcción, que debería hacers[illegible]

plotación del ferrocarril y por resolución de 26 de julio de 1900, se dispuso que la Dirección de Obras Públicas, pidiera propuestas cerradas, durante 45 días, para encargarse de dicha explotación. Las bases señaladas para ella, en esta resolución, fueron modificadas en parte por la de 7 de setiembre del mismo año, fijándose el precio del pasaje en 15 centavos para los de primera clase y de 10 para los de segunda; se aumentaba el término de la concesión de 10 á 15 años y el plazo para presentar las propuestas se prorrogaba hasta el 19 del mismo mes de setiembre.

Don Cárlos 2° Watson, fué el único que se presentó por las Empresas de los Ferrocarriles de Lima al Callao y Chorrillos; propuesta que fué aceptada el 21 del mismo mes, en los términos y demás condiciones especificadas en las resoluciones de 26 de junio y 7 de setiembre de ese año, siendo entendido que la línea de empalme con la ciudad se debería hacer, de acuerdo con el plano, por el costado de la Penitenciaría, en un plazo no mayor de 60 días á partir de la fecha de la escritura y un mes después de esa fecha terminada la ramificación á Magdalena Vieja, partiendo del Ovalo del fundo Oyague; para todo lo cual se encargaba á las Municipalidades respectivas, acordaran los permisos necesarios, á fin de que en la ramificación y empalme pudiera la línea ocupar la parte de vía pública necesariamente indispensable.

Ampliado este contrato por resolución de 26 de noviembre, en mérito de las observaciones formuladas por el Alcalde de Lima, con respecto al empalme de la línea con la de Chorrillos, en la plaza Colón, quedó determinado que los trenes partirían de la estación de San Juan de Dios y que el empalme con el de la Magdalena, se verificaría en el sitio en que ésta atraviesa la Avenida Alfonso Ugarte, la cual recorrería hasta conectarse nuevamente en la Avenida Piérola. La empresa quedaba obligada á conservar la parte de avenida recorrida por la línea.

El Gobierno quedaba exonerado de pagarle la subvención temporal de S. 120 mensuales, durante seis meses, á que se refiere la cláusula 10ª del contrato vigente y se aumentaba el término de la explotación á 20 años en lugar de 15. Todas las demás estipulaciones quedaron vigentes.

Autorizado Watson por decretos de 16 de noviembre y 10 de diciembre de 1900, para cruzar con su línea la del antiguo ferrocarril de Lima á la Magdalena, reclamó de esto el interventor fiscal nombrado, don Darío Osma y Delfín; reclamación que se declaró improcedente por decreto Supremo de 21 de diciembre del mismo año.

La explotación de este ferrocarril comenzó el 5 de enero de 1901 y en esta virtud se ordenó por decreto del 18, que se devolviera á Watson el depósito de S. 20,000 que hizo en la Caja Fiscal, para garantizar la ejecución de los trabajos.

El 12 de junio del mismo año, se mandó notificar á Watson para que cumpliera con establecer en el día el ramal á Magdalena Vieja, valorizado por el ingeniero Basurco en S. 1,485.

Complementa la historia de los Ferrocarriles de Lima al Callao, Chorrillos, La Punta, Bellavista y Magdalena, el contrato de permuta celebrado entre el Gerente de la Empresa y el Gobierno, de conformidad con lo dispuesto en la resolución de 20 de noviembre de 1906.

Ese arreglo que lleva fecha del día siguiente, fué aprobado por Suprema resolución de 8 de abril de 1907 y de su texto extractamos lo siguiente:

El Estado cede á la Empresa de los Ferrocarriles, de una manera perpétua, total y absoluta, los derechos que tiene sobre todas las líneas ya citadas, con sus terrenos, edificios, talleres, materiales etc. etc, á cambio de la cesión que la empresa le hace de lo siguiente:

Toda el área de la parte de su estación en el Callao, que quedará á la derecha de la calle del Arsenal, hácia el mar, de modo que esta calle pueda prolongarse en la misma dirección que hoy tiene y sin el menor desvío; debiendo la parte que quedará á la izquierda, continuar como propiedad perpétua del ferrocarril. De aquella parte deberá hacerle entrega en el termino máximo de 2 años, con excepción única de los locales que se encuentran actualmente arrendados y que también se entregarán al vencimiento de sus contratos respectivos.

Todos los derechos que tiene sobre el área de la estación de San Juan de Dios; la que entregará en el mismo plazo.

Todo el terreno de su propiedad, perteneciente á la estación de la Encarnación, que sea necesario para la proyectada prolongación de la Avenida de la «Colmena».

En su estación de Chorrillos, una faja de terreno de 8 metros de ancho, para la apertura de la continuación de la calle de Arica; comprometiéndose el Gobierno á hacer que las respectivas Municipalidades cerquen esos terrenos por su cuenta.

El Ferrocarril se obliga á trasladar, dentro del mismo término fijado, su estación de carga al lugar denominado «Lechugal»—calle de San Jacinto—y á lenvantar los rieles que existen á través de la plaza de la Micheo, conservando su línea hasta el límite de entrada de dicha plaza, por el girón de Quilca: debiendo, para el efecto de la unión de la

línea del Callao con la de Chorrillos, verificar el empalme por medio de un ramal que partiendo de la línea de la Magdalena, vaya á la de Chorrillos por el lugar llamado «El Balconcillo»; para lo cual el Gobierno cede á la Empresa el terreno de Santa Beatriz, que es necesario.

La Empresa está obligada á construir la fachada de su estación del Callao, frente á la prolongación de la calle del Arsenal y á edificar altos con vista al mar, en la parte de su propiedad frente á la plaza Grau, en la prolongación del Malecón Figueredo. Se le dan 2 años de plazo para la ejecución de estas obras, á partir de la fecha en que se desocupen los locales arrendados y se establece que la parte de esa construcción alta la pondrá el ferrocarril á la disposición del Centro Naval, para que la ocupe durante 45 años, en reemplazo de su antiguo local y en los mismos términos y condiciones.

El Supremo Gobierno declara que ratifica por este convenio el goce que la Empresa tiene en la actualidad de los derechos que se derivan de sus respectivos contratos de concesión, los que se enumeran en diez cláusulas.

De mútuo y común acuerdo queda rescindido, desde esa fecha, el contrato celebrado entre el Gobierno y la Empresa, con fecha 25 de mayo de 1900, relativo á las condiciones conforme á las cuales ésta prestaba á aquél sus servicios.

El Gobierno concede á la Empresa permiso para poder electrizar sus líneas, sin más condiciones que las que se determinan en el Reglamento de la materia y para limitar ó suprimir el servicio de trenes de pasajeros, si así lo exigiere el de carga; pero siempre que aquél esté perfectamente atendido por la línea del «Eléctrico».

Queda convenido que todas las cuestiones que pudieran suscitarse con el Estado ó con los particulares, relacionadas con la interpretación ó cumplimiento de este contrato, serán resueltas por los Jueces y Tribunales de la República.

En razón de haberse resumido en este convenio todos los contratos de concesión anteriores y las estipulaciones que se contenían en ellos, éste constituirá en lo sucesivo la única norma de las relaciones entre el Gobierno y la Empresa; dando ambos por bien hechas las compensaciones recíprocas que se contienen en dicho contrato ó convenio.

En la actualidad, la Empresa de los Ferrocarriles de Lima al Callao y á Chorrillos, no hace el servicio de pasajeros, sino, únicamente, el de carga, en virtud de un arreglo privado que tiene celebrado con las «Empresas Eléctricas Asociadas», habiendo ya comenzado á electrizar su línea al Callao.

FERROCARRIL DE LIMA, CALLAO y CHORRILLOS

ESTACIONES

NOMBRE	Categoria de la Estación	Población á la que corresponde	Distancia expresada en km. al origen de la linea	Altura sobre el nivel del mar—Metros	TIEMPO QUE EMPLEA un tren ordinario para llegar á ella, partiendo del origen de la línea.	TIEMPO QUE EMPLEA un tren extraordinario para llegar á ella, partiendo del origen de la línea.
LIMA A CALLAO						
Est. S. Juan de Dios	1.ª	Lima	—	137	—	—
,, La Salud. . .	3.ª	,,	0.509	—	$0^h 03^m$	$0^h 02^m$
,, La Legua.	,,	Crucero	7.635	—	0 15	0 14
,, Bellavista. . . .	2.ª	Bellavista	10 374	—	0 21	0 16
,, Mercado	,,	Callao	11.512	—	0 23	0 17
,, Santa Rosa. . . .	,,	,,	12.027	—	0 24	0 18
,, Chucuito	3.ª	,,	13.000	—	0 26	0 20
,, Principal.	1.ª	,,	13.717	265	0 28	0 21
LIMA A CHORRILLOS						
Est. La Encarnación	1.ª	Lima	—	137	—	—
,, La Victoria. . . .	3.ª	,,	0.717	—	$0^h 2^m$	$0^h 2^m$
,, Miraflores.	1.ª	Miraflores	7.791	—	0 16	0 12
,, Barranco	,,	Barranco	11.040	—	0 22	0 17
,, Paradero.	3.ª	,,	11.400	—	0 23	0 17
,, Buen Pastor. . .	,,	Chorrillos	13.484	—	0 27	0 20
,, Principal.	1.ª	,,	14.052	63	0 28	0 20

FERROCARRIL DE LIMA, CALLAO Y CHORRILLOS

LOCOMOTORAS

N.°	NOMBRE	Fabricante	Tipo	Fecha en la que entró al servicio por la vez.	Servicio que hace	PESOS Equipada para el servicio		Pares de ruedas acupladas	Presión normal de la caldera	Estado de conservación.
						de la locomotora	del tender			
2	Lima	Hawthorn	Tanque	1896	Ps. y Cr.	36	—	3	150	Bueno
4	Callao	—	—	1896	—	36	—	3	150	—
5	Jubilee	Kitson & Co.	—	1897	—	42	—	3	150	—
6	Victoria	—	—	1897	—	42	—	3	150	—
7	Bolognesi	Stephenson Co.	Tanque	1861	—	37	10	2	150	—
9	Grau	—	—	1867	—	37	10	2	150	—
11	Niña	Maning Hordle	Tanque	1867	C. de .T	16	—	2	150	—
12	Miraflores	R.W. Hawthe	Tender	1871	P. y C.	39	10	2	150	—
14	Chorrillos	—	—	1872	—	39	10	2	150	—
15	Candamo	—	—	1875	—	39	10	2	150	—
16	Oyague	—	—	1875	—	39	10	2	150	—
17	Bellavista	Thomas Green	Tender	1896	C. de .T	16	—	2	150	—
18	La Punta	Maning Hordle	—	1864	—	9	—	2	150	—
19	El Comercio	—	—	1888	P. y C.	25	—	3	150	—
20	El Presidente	Sharp Stewart	—	1890	P. y C.	29	—	3	150	—
21	El Congreso	—	—	1890	—	29	—	3	150	—
22	La República	—	—	1890	—	29	—	3	150	—
23	El Peruano	—	—	1890	—	29	—	3	150	—
24	St. Rosa	Thomas Green	—	1891	C. de T.	16	—	2	150	—
25	Chucuito	Maning Hordle	—	1864	—	9	—	2	150	—
26	Ba rranco	Thomas Green	—	1897	—	16	—	2	150	—
27	La Legua	—	—	1902	—	16	—	2	150	—

FERROCARRIL DE LIMA, CALLAO Y CHORRILLOS

COCHES PARA PASAJEROS

No. de coches iguales	CLASE		DIMENSIONES DE LA PLATAFORMA		Número de asientos	Estado de conservación	PESO
	1a.	2a.	LARGO	ANCHO			
8	1.ª		14.82	2.80	54	Bueno	16.0.0
8	,,		15.13	2.70	58	,,	15.0.0
11	,,		14.12	2.70	58	,,	13.0.0
2	,,		5.30	2.20	16	,,	5.0.0
13		2.ª	14.12	2.70	80	,,	11.0.0
2	Mixtos	Mixtos	14.12	2.70	68	,,	11.0.0
10	Tranways	,,	7.60	1.90	40	,,	3.0 0
13	,,	,,	6.80	1.80	30	,,	2.3.0
2		Tranways	6.80	1.80	40	,,	2.3.0
1	Funeral		5.80	2.50	—	,,	4.0.0
2		Funeral	5.50	2.30	—	,,	3.0.0

CARROS DE CARGA PARA ANIMALES y EQUIPAJES

No. de carros iguales	TIPO	Estado de conservación	DIMENSIONES		PESOS	
			Largo	Ancho	Tara	Neto
3	Estanques.....	Bueno	4.40	2.30	5. 6.0	9.0.0
6	Plataforma.....	,,	7.25	2.40	3. 4.0	8.4.0
39	Reja.....	,,	4.40	2.30	4.10.0	8.0.0
106	Cajón.....	,,	4.40	2.30	4.10.0	12.0.0
3	Reja.....	,,	4.20	2.10	4.10.0	8.0.0
12	Plataforma.....	,,	7.25	2.40	6. 0.0	12.0.0
24	A. Cajón.....	,,	7.25	2.40	6. 0.0	12.0.0
12	Cajón.....	,,	4.30	1.90	4. 0.0	7.0.0
16	,,	,,	4.40	1.90	4. 0.0	7.0.0
22	,,	,,	4.80	2 50	5. 0.0	7.0.0
24	,,	,,	4.80	2.50	5. 0.0	7.0.0
12	,,	,,	5.00	2.50	5. 0.0	7.0.0
11	Plataforma.....	,,	7.25	2.40	10. 0.0	15.0.0
7	Bodegas.....	,,	5.50	2.50	4.10.0	7.0.0

En 1867 don Modesto Basadre solicitó privilegio para la construcción de un ferrocarril de Lima al puerto y valle de Huacho y Huaráz y para las ramificaciones convenientes, á cualquier punto y á cualquier lado de la línea primitiva en los mismos valles, inclusive los puntos de la costa entre el Callao y Huacho. El Gobierno accedió á esta solicitud por decreto de 19 de agosto de ese año.

Además de las cláusulas generales, se estipulaba que el ancho de la vía sería el mismo que el de las líneas al Callao y Chorrillos. Se reconocía la facultad de organizar una compañía anónima, en el país ó en el extranjero, á la cual podía transferir sus derechos con conocimiento del Gobierno. El privilegio sólo se concedía para la línea hasta Chancay y por 25 años; la propiedad pasaría al Gobierno á los 99 años. Los trabajos comenzarían 18 meses después de la concesión, sin que, en su ejecución, pudiera demorarse más de 3 meses y terminarían 2 años más tarde. Se fijaban las tarifas á razón de 5 centavos en primera y 3 centavos en segunda, por cada milla; la de fletes sería de un centavo y medio por milla y por quintal.

Por decreto de 21 de julio de 1868 se aprobó el traspaso hecho en favor de una compañía representada por don Waldo Graña.

El 17 de setiembre de ese mismo año, se accedió á una solicitud de Graña, para concederle un préstamo de £ 250,000 en bonos del empréstito de 1865; quedando por cuenta de la compañía el servicio de amortización é intereses. La compañía estaba obligada á construir el ferrocarril de Lima á Huacho, y sus miembros don Nicolás Rodrigo, Emilio Althaus, José F. Canevaro, Miceno Espantoso y Wal-

do Graña, serían individualmente responsables de la inversión de esos bonos, quedando hipotecado el ferrocarril de Lima á Chancay.

El 19 de abril de 1870, prévia inspección é informe del ingeniero don Gerrit S. Backus, se decretó la apertura al tráfico público de la sección de Lima á Ancón y el 28 de agosto del mismo año, el Gobierno tomó acciones de este ferrocarril por valor de S. 1.300.000 entregando á cuenta el saldo de la compañía por pago de la deuda anterior. El resto se entregó en efectivo.

Finalmente, el 17 de diciembre de ese mismo año, inauguró el Gobierno el ferrocarril de Lima á Chancay y en 1876 estaba en posesión de él, habiéndolo entregado en administración.

Desde 1880—1º de mayo—hasta el 29 de octubre de 1883, estuvo la línea en poder de la Compañía del Ferrocarril de la Oroya, en administración, de modo que al nombrarse en esta fecha Interventor Fiscal á don Oscar Monsalve, quedó cancelada dicha administración.

El 12 de diciembre del mismo año de 1883, se encargó al ingeniero Wakulski, que practicase un reconocimiento á la vez que formaba los inventarios valorados de la línea, que se le habían encargado; y el 27 de ese mismo mes se declaraba que el anterior administrador don Guillermo H. Cilley, como Gerente de la compañía explotadora, quedaba, desde esa fecha, responsable de cualquier accidente ó interrupción en el servicio, en atención á que no habiendo dado cumplimiento á lo dispuesto en las resoluciones últimas, ni presentado el presupuesto de gastos en la explotación, sino, más bien, una nota conminatoria al Ministerio para cesar en la dicha administración, era evidente su deseo de no darles cumplimiento, eludir sus responsabilidades y crear dificultades á la actual administración.

Nuevamente se insistió en las responsabilidades incurridas por Cilley, individualmente y como personero de la compañía explotadora, por lo que el 17 de enero de 1884, se declaró terminantemente caduca la concesión que se les había hecho y á Cilley obligado á hacer entrega de la línea, bajo inventario, al Administrador nombrado en la misma fecha, ingeniero Wakulski.

El 7 de febrero siguiente se declaró sin efecto el mandato contenido en el artículo 6º del decreto fecha 17 de enero anterior, en que se disponía el sometimiento á juicio de Cilley, en razón de haber manifestado éste estar llano á presentar las cuentas y comprobantes de su administración.

El 28 de octubre de 1886, se nombró Superintendente Admi-

Muelle de Ancón

Ancón — km. 0. — (Un Tren de Baños)

nistrador á don Alberto Barreto, en reemplazo de Wakulski, quien continuó prestando sus servicios en el Cuerpo de Ingenieros del Estado.

De conformidad con lo establecido en la cláusula 17ª del Contrato de Cancelación de la Deuda Externa, el 21 de enero de 1890 se firmaron los inventarios de la línea de Lima á Ancón, considerándola como parte integrante del Ferrocarril á la Oroya, por el ingeniero Wakulski, en representación del Supremo Gobierno, el ingeniero Valdizán, por los Tenedores de Bonos y el Administrador de la línea don Alberto Barreto; y el 1º de febrero fueron presentados para su aprobación, la que tuvo lugar por decreto de fecha 12 de mayo del mismo.

A solicitud del Conde Dunoughmore, por los Tenedores de Bonos, el Gobierno reasumió sus derechos sobre la sección de Ancón á Chancay, en atención á que, en las condiciones en que la encontrara, no podía ser restablecida; en esta virtud se dispuso que los ingenieros Wakulski y Guevara, procedieran á su recepción de poder de los dichos Tenedores, conforme al inventario de entrega que se les hizo, poniendo después á disposición del Concejo Provincial de Chancay el local de la estación para que lo destinara á escuela ó á cualquier otro servicio municipal, así como también el viaducto de Pasamayo. Los actos practicados por estos comisionados, así como la facción del inventario valorado de todo el material existente en la sección de la línea, para su venta en remate público, fueron aprobados por Suprema resolución de 23 de setiembre de 1890. En dicho remate obtuvo la buena pró el señor José Cornejo.

A partir de esta fecha, todas las disposiciones dictadas para el Ferrocarril Central, tienen relación con la sección de Lima á Ancón, que es la que se halla en explotación; de modo que nos limitamos á consignar aquí dos resoluciones que tienen relación con la sección destruída de Ancón á Chancay, de que ha seguido en posesión el Supremo Gobierno.

Don Estanislao B. Granadino pidió reconsideración de la resolución fecha 9 de noviembre de 1895, en el sentido de que se declarara ser de su propiedad el ramal que, partiendo de la antigua línea, llega á su fundo "Pasamayo"; ó que, en su defecto, se le reconociera el derecho de preferencia para obtenerlo, pagando él la parte proporcional del precio en que se vendieron á don José Cornejo todos los rieles y durmientes de la expresada línea. Por resolución del 26 de junio de 1896, se aceptó el pedido y se reconsideró la expresada resolución, concediéndosele el plazo de 3 meses para que probara su derecho sobre ese

ramal, después de lo cual el Gobierno podría disponer lo conveniente en vista del mérito de la prueba.

Finalmente, el 4 de julio de 1902, se expidió una resolución para que el Ministerio de Hacienda dispusiese lo conveniente á la cancelación de la hipoteca constituida por don Adriano Bielich, á favor del Estado, para responder por los valores que recibió cuando fué Administrador del Ferrocarril de Lima á Chancay, desde el 11 de febrero de 1878 hasta el 1º de mayo de 1880; fecha en que se rescindió el contrato celebrado al efecto el 26 de enero de aquel año, dejándose en suspenso el pago de su crédito por S. 8,923.

FERROCARRIL CENTRAL

Estación principal en el "Callao"

Lima—Estación "Monserrate"

Estación de Puente Piedra – km 16.380

Estación Infantas – km. 24.928

nistrador á don Alberto Barreto, en reemplazo de Wakulski, quien continuó prestando sus servicios en el Cuerpo de Ingenieros del Estado.

De conformidad con lo establecido en la cláusula 17ª del Contrato de Cancelación de la Deuda Externa, el 21 de enero de 1890 se firmaron los inventarios de la línea de Lima á Ancón, considerándola como parte integrante del Ferrocarril á la Oroya, por el ingeniero Wakulski, en representación del Supremo Gobierno, el ingeniero Valdizán, por los Tenedores de Bonos y el Administrador de la línea don Alberto Barreto; y el 1º de febrero fueron presentados para su aprobación, la que tuvo lugar por decreto de fecha 12 de mayo del mismo.

A solicitud del Conde Dunoughmore, por los Tenedores de Bonos, el Gobierno reasumió sus derechos sobre la sección de Ancón á Chancay, en atención á que, en las condiciones en que la encontrara, no podía ser restablecida; en esta virtud se dispuso que los ingenieros Wakulski y Guevara, procedieran á su recepción de poder de los dichos Tenedores, conforme al inventario de entrega que se les hizo, poniendo después á disposición del Concejo Provincial de Chancay el local de la estación para que lo destinara á escuela ó á cualquier otro servicio municipal, así como también el viaducto de Pasamayo. Los actos practicados por estos comisionados, así como la facción del inventario valorado de todo el material existente en la sección de la línea, para su venta en remate público, fueron aprobados por Suprema resolución de 23 de setiembre de 1890. En dicho remate obtuvo la buena pró el señor José Cornejo.

A partir de esta fecha, todas las disposiciones dictadas para el Ferrocarril Central, tienen relación con la sección de Lima á Ancón, que es la que se halla en explotación; de modo que nos limitamos á consignar aquí dos resoluciones que tienen relación con la sección destruída de Ancón á Chancay, de que ha seguido en posesión el Supremo Gobierno.

Don Estanislao B. Granadino pidió reconsideración de la resolución fecha 9 de noviembre de 1895, en el sentido de que se declarara ser de su propiedad el ramal que, partiendo de la antigua línea, llega á su fundo "Pasamayo"; ó que, en su defecto, se le reconociera el derecho de preferencia para obtenerlo, pagando él la parte proporcional del precio en que se vendieron á don José Cornejo todos los rieles y durmientes de la expresada línea. Por resolución del 26 de junio de 1896, se aceptó el pedido y se reconsideró la expresada resolución, concediéndosele el plazo de 3 meses para que probara su derecho sobre ese

una comisión de ingenieros formase el trazo de la ramificación que debía partir del punto más conveniente del ferrocarril, hasta Chanchamayo; y el 9 de febrero, á solicitud de Meiggs, que el jefe de dicha comisión interviniese en los estudios de las otras ramificaciones, que el empresario debía practicar conforme al decreto Supremo del 22 de setiembre de 1868.

Igualmente se nombró Inspectores, el 13 de febrero, para la adquisición de materiales en Inglaterra, á don Eduardo Woods y en Estados Unidos á don Walter Evans; para vigilar los trabajos en la sección del Callao á Piedra-Parada, á don Pedro Marzo y se reservó para después el nombramiento del de la 2ª sección hasta la Oroya.

Se dispuso que los bonos se emitieran en número de 50,000, por S. 27.600,000, precio del ferrocarril, que se dividirían en series.

El Gobierno se impuso la obligación de proporcionar anualmente, desde 1880, la suma de £ 110,400 para la amortización que debía efectuarse en 30 de junio y 31 de diciembre, aumentando en cada semestre los intereses de los bonos amortizados en los anteriores y se reservó la facultad de aumentar también, cuando le conviniera, el fondo de amortización y amortizar extraordinariamente ó reembolsar, á la par, todos los bonos existentes.

Los bonos estaban garantizados con hipoteca general de todas las rentas y bienes de la Nación, la especial de los productos sobrantes del guano, cubiertas las obligaciones que lo gravaban de antemano, y las rentas de las Aduanas de la República.

Los depositarios nombrados en Lima en 19 de febrero de 1870, fueron: El Banco del Perú para S. 2.500,000; el de Londres para igual cantidad y el de Lima para S. 2.000,000; y por cuanto aún no estaban extendidos los títulos, se ordenó que dichos depositarios abriesen á Meiggs una cuenta corriente, en que le abonarían todas las partidas que tuviese derecho de cobrar, en vista de los certificados correspondientes.

En estas circunstancias llegó á Lima la representación de los vecinos de Huancayo, que pedían que la ramificación proyectada para Jauja llegase hasta aquella ciudad.

También se hicieron algunas modificaciones el 27 de marzo de 1870 en lo establecido con relación á los bonos.

Algunos meses más tarde—4 de junio del mismo año—se ordenó que los ingenieros encargados de estudiar la prolongación del ferrocarril hasta Jauja, Pasco y Ayacucho, atravesando el departamento

de Huancavelica, tuvieran presente que Huancayo era una de las principales poblaciones por donde debería pasar la línea ó terminar en ella.

Por aquella época el Ministro de Hacienda y el Contratista, convinieron en modificar el contrato vigente—6 de julio de 1870.

Habiendo llegado la línea hasta San Pedro-Mama, creyeron algunos que era conveniente servirse de ella y habiéndose oído al ingeniero inspector, éste opinó—31 de enero 71—que no se entregase al público, oficialmente, el ferrocarril, ni aún cuando llegase á Cocachacra; pero que mediante un arreglo con el constructor, podía conseguirse que el público se aprovechase de él sin estorbar el progreso de los trabajos.

En consecuencia, el 9 de febrero de 1871, se permitió la explotación de la línea hasta Cocachacra con sujeción á una tarifa que se fiijó y abonando al Estado S. 2,000 mensuales.

En setiembre del mismo año, la locomotora llegaba hasta San Bartolomé y según informes del constructor, sólo faltaban 75 millas para completar la línea.

Se acordó, además, que «Dreyffus Hnos. y C°» se constituyesen deudores mancomunados por los S. 5.000,000 anticipados y sus intereses: que el Gobierno no invertiría los S. 46.788,067'95 sino en la construcción de dichos ferrocarriles, para cuyo efecto, la casa de «Dreyffus Hnos. y C°», emisora del empréstito y depositaria de los bonos, abriría al Gobierno una cuenta denominada «del Ferrocarril del Callao á la Oroya y del de Arequipa á Puno» á cuyo *Haber* abonaría la suma anterior, aplicando al *Debe* los pagos por trabajos y materiales; y que el Gobierno mantendría el compromiso contraído entre Meiggs y «Dreyffus Hnos. y C°» para el giro de letras é introducción de metálico.

El precedente acuerdo fué aprobado por el Gobierno—7 de julio de 1870—y prévia notificación que hizo el escribano Suarez, al fiado y fiador, fué elevado á escritura pública.

Por el mismo tiempo informó el constructor que había concluído 68 millas de terraplen y cortes; que se trabajaban cinco túneles, un viaducto y dos puentes, que demandaban un año de construcción, para que la locomotora llegase á Matucana.

También propuso, refiriéndose á dos resoluciones Supremas, una de 22 de setiembre de 1868, y otra de 31 de enero de 1870, que se le autorizase para practicar los estudios de las ramificaciones hasta el Cerro de Pasco, Ayacucho y puntos navegables de los afluentes del Amazonas. La propuesta fué aceptada (19 de enero de 1872 exclu-

yendo la ramificación para Ayacucho, porque ya estaban terminados) con las condiciones siguientes: Que los estudios se harían por secciones á costo de Meiggs y con intervención de los ingenieros que nombrase el Gobierno. Que terminados los de cada ramificación, fuesen puestos á disposición del Gobierno los planos y demás datos para que hiciera de ellos el uso que creyera conveniente. Que el coste de los estudios avaluados por el ingeniero del Estado y el de Meiggs, serían abonados á éste en caso de que él no fuese el constructor de las ramificaciones; que siéndolo, dicho coste se consideraría como parte del precio de las ramificaciones.

De este contrato se extendió escritura pública—9 de febrero de 1872—ante el escribano Suárez, por don Rafael de Izcue en representación del Estado y por Meiggs.

Al mismo tiempo que se trataba de la plantificación del telégrafo se mandó que se rematase ante la Junta de Almonedas—3 de febrero de 1872—el arrendamiento de la línea de Lima á San Bartolomé, por 2 años forzosos, por S. 50,000 anuales de renta, pagaderos por trimestres adelantados y tarifas como parte integrante del contrato.

Después del proyecto de subasta se dispuso—2 de octubre de 1872—que, del material rodante de esta línea, se diesen á Montero Hermanos los carros que necesitase para el de Iquique, con la obligación de devolverlos á los 8 meses; y se aplazó para más tarde decidir quién debía soportar los daños causados por un derrumbe en Matucana: si el Gobierno ó el Constructor, el cual, con tal motivo, hizo presente que la parte de la línea que había sido cubierta por el derrumbe, estaba terminada 8 meses antes y que el siniestro habia sido ocasionado por las filtraciones de las aguas de regadío que pasaban por una altura de 1 milla.

A los 18 meses del acontecimiento—3 de marzo de 1874—se hizo el plano y perfil de una línea provisional que el empresario se propuso construír para reemplazar la que había destruído el derrumbe

El Gobierno y el empresario convinieron el 3 de junio del mism año, aplicar, del modo más provechoso, los fondos disponibles entonce al pago de los materiales comprados y á los trabajos hechos.

El 22 de julio de 1877 se le confirió autorización, prévio inform de la Junta Central de Ingenieros, para que en el Callao se llevase línea desde el Muelle y Dársena hasta los depósitos de Bellavista, ac dando con la Empresa del Ferrocarril Inglés las medidas conducente evitar todo accidente que pudiera provenir del cruzamiento de am

introducción de esos artículos, quedarían comprendidos en la imposición que se estableciese. También se declaró que quedaba sin valor ni efecto el contrato de 3 de febrero de 1877 ó cualquier otro antes celebrado.

Por dicho contrato, don Enrique Meiggs se había obligado á concluír el ferrocarril del Callao á la Oroya, prolongarlo después hasta el Cerro de Pasco y hacer en este mineral el socavón de que trata la ley de 24 de mayo de 1871, buscando, por supuesto, los fondos necesarios, que se calcularon en S. 2.400,000: 1.800,000 para el ferrocarril hasta Pasco y 600,000 para el socavón y explotación de las minas. El Gobierno garantizó sobre ese capital el 7% de interés al año, pagaderos por trimestres vencidos y el contratista se impuso la obligación de construir el Ferrocarril de la Oroya al Cerro, conforme á los planos del ingeniero don Francisco Paz Soldán, que había calculado el costo en S. 5.800,000, á los cuales la Junta Central de Ingenieros agregó S. 120,000; y concluir toda la línea del Callao al Cerro de Pasco en 4 años, contados desde que se firmase la escritura de contrato.

Pocas son, pues, las diferencias que hay entre el contrato de 3 de febrero de 1877 y el de 13 de abril de 1880.

Por resolución del 3 de junio de 1884, se declaró que eran de responsabilidad de la empresa no sólo los derrumbes que acababan de acáecer en San Juan y la Esperanza, sino también los que en adelante tuvieran lugar en la sección no recibida, por construcción defectuosa, fundada en incumplimiento del contrato de 18 de diciembre de 1869; se le declaró además responsable por los daños y perjuicios que sufriera el Estado con la interrupción del tráfico, ocasionado por derrumbes que no reconocieran—como este—otra causa que el descuido de la empresa. El Gobierno se reservaba el derecho de hacer efectivas esas responsabilidades, adoptando las medidas convenientes.

El 9 de ese mismo mes y año, fueron aprobadas las tarifas presentadas por el Gerente del Ferrocarril, con las siguientes modificaciones: El Gobierno sólo pagaría el 50% de lo señalado en ellas y la empresa estaba obligada á presentar las de trenes extraordinarios.

Don Miguel P. Grace, como cesionario de los derechos de la Compañía del Ferrocarril de la Oroya y Mineral de Pasco, se presentó al Gobierno solicitando modificación de los contratos vigentes, de que se hallaba en posesión, en los términos de un proyecto de contrato, que no es del caso extractar y el Gobierno considerando que era indispensable la terminación de la línea del Ferrocarril del Callao á la

diata reparación y reconstrucción, para evitar su ruina total y conseguir el restablecimiento del tráfico, no sólo por las exigencias del servicio sino para amparar las fortunas privadas de toda aquella zona. Que las circunstancias del Erario y las especiales condiciones del Gobierno, no le permitían asumir la administración de la línea ni atender por sí á la reconstrucción de la sección destruída; y concluía declarando en vigencia el anterior contrato presentado por Grace, con algunas otras adiciones que, en resumen, no constituía otra cosa, que el contrato que después se llevara á cabo. Por esta razón y porque el Senado lo devolvió sin aprobarlo, considerando que constituía un estorbo para la discusión y terminación del arreglo con los Tenedores de Bonos, que se hallaba en gestación, no copiamos aquí sus cláusulas y adiciones.

Los miembros de la Sociedad Nacional de Agricultura y Minería, en representación de la Empresa Minera y del Ferrocarril del Callao al Cerro de Pasco, propusieron otro arreglo—*ad referendum*, también — relativo á la manera y forma de atender al restablecimiento del tráfico, por aquella vía férrea, entre San Bartolomé y Chicla. Por esa propuesta, la Empresa Minera y el Ferrocarril se obligaban á continuar las reparaciones que se emprendieran con arreglo al anterior contrato de 16 de abril, los que fueron suspendidos por haber quedado sin efecto. El gasto extraordinario que ocasionase á la empresa el trasporte por el paso provisional de Verrugas—ya que no les era posible el establecimiento de un puente nuevo, por costoso—se fijaría por medio de una tarifa especial entre el Gobierno y ella, que sólo subsistiría mientras se estableciese definitivamente el tráfico por el puente.

La Empresa recibiría en parte de pago de lo que el Gobierno le adeudaba, por créditos reconocidos y mandados pagar, la suma de S. 90,000 que el Banco del Callao ofrecía entregarles para emplearlos en esas reparaciones, á condición de recibir un 8% de interés anual, de los propios fondos de la empresa: siempre que ella quedase definitivamente en posesión de la línea con arreglo á sus contratos; si por algún convenio especial debiese continuar en dicha posesión; ó si la línea pasase á poder de los Tenedores de Bonos. Este arreglo fué aprobado por Suprema resolución de 16 de setiembre de 1889.

El 17 de diciembre de 1889, don Miguel P. Grace, mediante su personero el doctor Emilio A. del Solar, hizo traspaso á los citados Tenedores de todos sus derechos y acciones, derivados de su contrato de 26 de febrero de 1885, á mérito del cual el Gobierno había de—

junio de 1892. Así mismo se hicieron los arreglos respectivos sobre el socavón de Rumillana y pago de los S. 80,000 de anualidad convenida en el contrato de 11 de enero de 1890.

El 12 de julio de 1892, se autorizó el tráfico por la sección Chicla á Casapalca, prévia inspección practicada por el ingeniero Teobaldo Eléspuru, fijándose las tarifas para ella, presentadas de conformidad con la cláusula 8ª del contrato celebrado.

El 31 de enero de 1893, se autorizó el tráfico provisional por la sección Casapalca á Oroya, prévia inspección practicada por el ingeniero Wakulski, habiendo llegado la locomotora al término de la línea, el 10 de ese mes, mucho antes de que se venciera el plazo estipulado.

El 24 de octubre del mismo año, el Congreso promulgó la ley de 15 de noviembre del año anterior, declarando ilegal el decreto del Gobierno, fecha 18 de enero de 1890, aprobatorio de la escritura de transferencia de los derechos y acciones que pretendía tener don Miguel P. Grace, en el negocio del socavón de Rumillana, ordenándole, á la vez, recuperar administrativamente las lumbreras, socavones y todo lo demás relativo á la Empresa del Socavón del Cerro de Pasco.

El tráfico definitivo por la sección Casapalca á Oroya, fué autorizado por decreto de 14 de noviembre de 1893, después de una inspección practicada por los ingenieros A. Espinoza, Manuel A. Viñas y Alejandro Guevara; y una nueva, posterior, del ingeniero J. Elías Bonnemaison, en vista de un recurso del representante de la Peruvian, dando cuenta de haber dado cumplimiento á las indicaciones de los ingenieros primeramente citados, en vista de no haberse ejecutado las obras debidamente.

El 24 de julio de 1894, se aprobó el Reglamento Interior para el Ferrocarril Central.

En 25 de mayo y 12 de julio de 1895, se expidieron dos resoluciones Supremas declarando sin lugar las solicitudes del Representante de la Peruvian Corporation: la primera para que se le exhonerase del pago de la multa de £ 5,000 que se le impuso por resolución de 20 de junio de 1893, en virtud de haberse comprobado el hecho de no haber dado cumplimiento á la terminación de los trabajos de la sección Chicla á Oroya, dentro del plazo fijado en el contrato respectivo; y, la segunda, para que se le entregase el expediente seguido con tal motivo ó, en caso contrario, para que se le enviase al Poder Judicial

El 17 de abril de 1897 y en atención á que, por la ley de 20 de

FERROCARRIL CENTRAL DEL PERÚ

TARIFAS

ESTACIONES	Distancias en Kilómetros	PASAJES		GARGA		
		Por recorrido		Por Tonelada de 1,000 kilos		
Callao á		1ª	2ª	1ª	2ª	3ª
		S.	S.	S	S	S.
Lima	13.000	0.40	0.20	0.18	0.15	0.12
Santa Clara ó Vitarte . .	30.000	0.90	0.45	0.36	0.30	0.24
Pariache [Paradero]. . . .	34.500	1.05	0.55	0.41	0.35	0.28
Ñaña.	38.000	1.10	0.60	0.46	0.38	0.30
Chosica	54.000	1.60	0 80	0.65	0.54	0.43
San Bartolomé	76.000	2.95	1.70	1.05	0.89	0.74
Surco	91.000	3.80	2.30	1.32	1.13	0.95
Matucana	103.000	4.50	2.75	1.53	1.32	1.12
Tambo de Viso (Paradero).	112.000	5.10	3.15	1.69	1.47	1.24
San Mateo.	126.500	6.00	3.70	1.96	1.70	1.45
Chicla.	142.000	6 90	4.35	2.23	1.95	1.66
Casapalca	154.000	7.60	4.85	2.45	2.14	1.83
Yauli	193.500	10.00	6.45	3.16	2.77	2.38
Pachachaca [Paradero] . .	203.000	10.60	6.85	3.33	2.92	2.52
Oroya.	222.000	11.10	7.10	3.53	3.09	2.66
Hauri	242.560	11.60	7.30	5.93	5.09	4.26
Lima á						
Repartición [Paradero] . .	8.500	0.20	0.10	0.09	0.08	0.06
Infantas.	13.000	0.40	0.20	0.15	0.12	0.10
Puente Piedra.	21.500	0.70	0.40	0.25	0.21	0.17
Ancón	38.000	1.60	1.00	0.54	0.47	0.40

NOTA.—Los empleados públicos, civiles ó militares, que viajen en comisión del servicio público, pagarán la mitad de la tarifa; por el material de guerra y las tropas de la misma y los guardias civiles ó gendarmes, gratuitamente. Se sujetarán, al efecto, á las prácticas establecidas en el arrreglo suscrito entre el Representante de la Peruvian Corporation y el Director de Obras Públicas, celebrado para el mejor cumplimiento de la cláusula 9.ª del Contrato de 11 de enero de 1890.

ADVERTENCIA IMPORTANTE

En esta tarifa los fletes están calculados sólo para 100 kilos y no para 1,000 como, por error, aparece anotado.

La Empresa cobra, además, un recargo de 42 % en virtud de lo estipulado en la última parte de la cláusula 8ª del contrato de 11 de enero de 1890, sobre Cancelación de la Deuda Externa del Perú.

FERROCARRIL CENTRAL DEL PERÚ

ESTACIONES

NOMBRE	Categoría de la Estación	Población á la que corresponde	Distancia expresada en km. al origen de la línea	Altura sobre el nivel del mar—Metros	TIEMPO QUE EMPLEA un tren ordinario para llegar á ella, partiendo del origen de la línea.	TIEMPO QUE EMPLEA un tren extraordinario para llegar á ella, partiendo del origen de la línea.
Callao	Primera	Callao	0.0	2'65	—	—
Baños.	Segunda	id	—	—	—	—
Guadalupe. . . .	id	id	—	—	05 m.	—
Villegas	Paradero	id	—	—	—	—
Monserrate . . .	Segunda	Lima	12.4	137.15	24	—
La Palma	id	id	13.0	—	27	—
Desamparados . .	Primera	id	13.5	—	30	25 m
Viterbo	Segunda	id	14.5	—	33	—
Vitarte	Paradero	id	—	—	—	—
Santa Clara . . .	Segunda	id	29.5	399.80	1 h 20 m	50
Pariache.	Paradero	id	34.50	—	—	—
Ñaña	id	id	38.0	—	—	—
Chosica	Primera	Chosica	54.0	853.60	2. 10	1 h 35 m
San Bartolomé . .	Segunda	San Bartolomé	76.0	1,511.60	3. 10	2. 45
Surco.	id	Surco	91.0	2.030.20	4. 05	3. 40
Matucana	Primera	Matucana	103.0	2,374.00	4. 45	4. 15
San Mateo. . . .	Segunda	S. Mateo	126.5	3,210.73	6. 50	5. 40
Chicla.	id	Chicla	142.0	3,723.21	7. 45	6. 30
Casapalca	Primera	Casapalca	154.0	4,147.31	8. 25	7. 15
Ticlio	Segunda	id	171.0	—	9. 35	8. 55
Yauli	id	Yauli	194.0	4,090.60	10.50	10.05
Oroya	Primera	Oroya	222.0	3,712.00	11.45	10.45
Huari	Segunda	id	242.6	3,158.00	12.15	11.05
Repartición . . .	Paradero	Lima	8.7	—	56	—
Infantas.	Segunda	id	13.3	—	1. 08	—
Puente Piedra . .	id	id	21.8	—	1. 28	—
Ancón.	id	Ancón	38.2	—	2. 00	—

TICLIO Á MOROCOCHA

TARIFAS

ESTACIONES	Distancias en Kilómetros	PASAJES Por recorrido		FLETES Por tonelada de 1,000 kilos		
Ticlio á		1.ª	2.ª	1.ª	2.ª	3.ª
Morococha	13.400	S. 1.10	S. 0.80	S. 5.86	S. 5.04	S. 4.41

FERROCARRIL CENTRAL DEL PERÚ

LOCOMOTORAS

No.	NOMBRE	Fabricante	Tipo	Fecha en la que entró al servicio por la vez.	Servicio que hace	PESOS Equipada para el servicio		Pares de ruedas acupladas	Presión normal de la caldera	Estado de conservación.
						de la locomotora	del tender			
1	Oroya.....	Rogers	Simple	1869	Carga	47,880 k	25,840 k	3	150 lbs.	Bueno
2	Lima.....	,,	,,	1872	Pasajeros	45,180	25,640	,,	,,	,,
3	Callao.....	,,	,,	1872	Carga	45,700	27,840	,,	,,	,,
4	Casapalca	,,	,,	1872	Pasajeros	42,530	25,040	,,	,,	,,
5	Surco.....	Dantforth	,,	1872	,,	39,420	27,070	,,	,,	,,
6	Matucana	,,	,,	1872	,,	38,380	27,180	,,	,,	,,
7	S. Mateo	,,	,,	1872	Carga	38,570	27,360	,,	,,	Regular
8	Parac.....	,,	,,	1872	,,	38,960	27,140	,,	,,	,,
9	Junin.....	Rogers	,,	1873	,,	36,840	28,680	,,	,,	Bueno
10	Tarma....	,,	,,	1873	Pasajeros	40,720	26,160	,,	,,	,,
11	Rimac ...	,,	,,	1871	Carga	42,570	25,340	,,	,,	,,
12	S Lorenzo	,,	,,	1873	,,	41,800	29 640	,,	,,	,,
14	S. Francisco.	,,	,,	1873	,,	39,150	27,560	,,	,,	Regular
15	S. Felipe.	,,	,,	1873	,,	45,180	24,880	,,	,,	Bueno
16	San Juan	,,	,,	1873	,,	39,240	24,780	,,	,,	,,
18	Villegas ..	,,	,,	1877	Pasajeros	41,920	18,690	,,	,,	,,
19	La Palma	,,	,,	1877	,,	39,620	25,920	,,	,,	,,
20	Monserrate...	,,	,,	1877	,,	39,810	19,250	,,	,,	,,
21	Viterbo...	,,	,,	1877	,,	37,540	20,340	,,	,,	Reconstr.
22	Gigantito	,,	,,	1870	Cambios	20,070	—	,,	,,	Bueno
23	Tigrecito.	,,	,,	1870	,,	19,920	—	,,	,,	,,
24	Favorita..	,,	,,		Extra	22,730	—	,,	,,	,,
25	St. Domingo ..	,,	,,	1873	Carga	40,010	25,880	,,	,,	Regular
26	Chosica ..	,,	,,	1871	,,	38,810	27,490	,,	,,	Bueno
27	Ancón.....	Dantforth	,,	1872	Pasajeros	32,060	24,380	2	140	Regular
28	Chillón ...	Rogers	,,	1872	,,	28,530	24,050	2	,,	,,
29	Chalaca ..	,,	,,	1891	Extra	31,780	—	2	,,	Bueno
30	Limeña...	,,	,,	1890	,,	31,381	24,330	2	,,	,,
31	Caballito	,,	,,	1870	Cambios	11,715	—	1	130	,,
32	Constructora	Baldwin	,,	1891	,,	24,780	—	2	135	Regular
34	Yauli.	Rogers	,,	1900	Carga	46,930	33,640	3	165	Bueno
35	Cerro de Pasco	,,	,,	1900	,,	46,820	33,530	,,	,,	,,
36	Morococha....	Baldwin	,,	1902	,,	49,430	31,170	,,	,,	,,
37	Ticlio.....	,,	,,	1902	,,	48,920	31,680	,,	,,	,,
38	Guadalupe....	,,	,,	1901	Cambios	21,960	—	2	150	,,
39	Saltacuna	Rogers	,,	1903	Carga	47,720	39,380	3	165	,,
40	Ocatara...	,,	,,	1903	,,	47,720	39,380	,,	,,	,,
41	Chaupichaca .	,,	,,	1903	,,	47,720	39,380	,,	,,	,,
42	Huancayo	,,	,,	1903	,,	47,720	39,380	,,	,,	,,
43	Desamparados	Baldwin	,,	1904	,,	48,940	34,725	,,	,,	,,
44	Verrugas.	,,	,,	1904	,,	48,940	34,725	,,	,,	,,
45	Infiernillo	,,	,,	1904	,,	48,940	34,725	,,	,,	,,
46	Galera....	,,	,,	1904	,,	48,940	34,725	,,	,,	,,

FERROCARRIL CENTRAL DEL PERÚ

COCHES PARA PASAJEROS

Número de coches iguales	CLASE	N.° DE ASIENTOS DE CADA COCHE				OBSERVACIONES
		1ª	2ª	Total		
				1.ª	2.ª	
26	1.ª	56	.....	1,456	.....	
1	1.ª	.....	.....	.....	.....	De S. E. el Presidente
13	2.ª	.....	96	.....	1,248	.....
6	mixtos	24	48	144	168	.....
5	2.ª y equipaje	.....	25	.....	120	.....
1	1.ª ,,	24	.....	24	.....	.....
4	2.ª	.....	.....	.....	.....	Equipaje
2	2.ª	.....	.....	.....	.....	Correo
1	1.ª	.....	.....	.....	.....	Funerario
1	1.ª	.....	.....	.....	.....	Gerente
1	1.ª	.....	.....	.....	.....	Ingeniero
1	1.ª	.....	.....	.....	.....	Pagador
1	1.ª	.....	.....	.....	.....	"Chalaca"
1	2.ª	.....	.....	.....	.....	Comedor
4	2.ª	.....	.....	.....	256	Operarios
1	2.ª	.....	.....	.....	64	Plomeros
69				1,624	1,856	

RESUMEN

	Coches	Capacidad
Coches para pasajeros.....	59	3160
Coches varios para el servicio.....	10	320
Total.....	69	3480

CARROS DE CARGA

TIPO	Número de carros iguales	PESO Neto T.	PESO Total T.	TIPO	Número de carros iguales	PESO Neto T.	PESO Total T.
Plataforma madera.....	33	12	396	Medias jaulas (Góndolas)	24	12	288
,, ,, ...	13	13	169	,, ,, ,,	50	15	750
,, ,, ...	24	15	350	,, ,, ,,	49	30	1470
,, ,, ...	1	20	20	Bodegas.....	32	12	384
,, ,, ...	10	30	300	,, ...	19	13	247
,, acero.....	20	35	700	,, ...	33	15	495
,, aduana.....	5	8	40	,, ...	4	30	120
,, ,, ...	22	10	220	Carros tanques de agua	3		
,, (Góndolas).....	37	12	444	,, para petróleo.....	5		
,, ,, ...	10	15	150	,, wuinche.....	1		
,, para minas de acero.	59	15	885	,, pr. trasportar tanque	1		
,, ,, ,, de madera..	12	15	180	Garita volante.....	1		
Jaulas (madera).....	22	12	264	Cabosse volante.....	1		
,, (aduana).....	2	3	6	Bodega de almacén.....	1		
Medias jualas ,, ...	6	8	48	,, ,, carbón.....	1		

RESUMEN

Carros de carga.....	487	con	7926 T.
Carros varios.....	14	,,	,,
Total.....	501	con	7926 T.

NOTA.—Todo este material rodante atiende el servicio de los trenes de Lima á Ancón, Oroya á Huari y Ticlio á Morococha.

explotación por 20 años. Uso gratuito de los terrenos de libre disposición del Estado, que no sean caminos públicos y por su cuenta la adquisición del de los particulares. Preferencia para prolongar la línea ó construír ramales, derecho que podría ejercitar dentro de los 4 meses posteriores á la invitación á construir que le hiciera el Gobierno. Exoneración de derechos de importación á todo su material fijo, durante el tiempo de la construcción y prorrogada esta franquicia hasta 2 años después, para el material rodante así como para los demás artículos determinados por la citada ley. Fijación de tarifas para el transporte de minerales á razón de 8 centavos quintal kilométrico: tarifa que serviría después como base para la de otra clase de mercaderías, cuya tasa se fijaría de común acuerdo entre el Gobierno y el concesionario. Facultad para transferir estos derechos, con aceptación del Gobierno. Jurisdicción de los Jueces y Tribunales de la República.

Los señores Cárlos M. Pflücker y Hermanos, solicitaron en dos diferentes épocas, pero con pequeño intervalo, que el Gobierno tuviera presente que la mayor parte de los terrenos por donde debía pasar este ramal, era de su propiedad y que se redujese la tarifa para el transporte de minerales. Ambas solicitudes fueron rechazadas.

Posteriormente, en atención á las observaciones hechas por los señores Pflücker Hermanos y la aceptación de Falcone, se hizo una rebaja de 25% sobre la tarifa anterior, á cambio de la prórroga de 6 meses que solicitó Falcone. En consecuencia, se expidió la resolución de 7 de julio de 1900, fijando la tasa para el transporte de minerales en 6 centavos el quintal kilométrico y por carga general según la clasificación del ferrocarril. Aprobadas, por resolución de 1º de julio del mismo año, las tasas de 10, 9 y 8 centavos, respectivamente, para las de 1ª, 2ª y 3ª clases, se concedió la prórroga solicitada por Falcone y se aprobaron los planos presentados por éste.

Por decreto de 13 de diciembre de 1901, se autorizó al concesionario para poder transferir sus derechos y obligaciones á la Peruvian Corporation, para la construcción y explotación de esta línea.

Finalmente, se autorizó el tráfico por este ramal, á solicitud del representante de la Peruvian, por decreto de 22 de agosto de 1902, después de haber sido inspeccionado por el ingeniero don Santiago M. Basurco, comisionado con tal objeto.

En cuanto á la línea construída de la estación de Casapalca á las minas de «El Carmen», omitimos ocuparnos de ella en este párrafo, porque como está clasificada entre las de vía angosta, lo hacemos en el

Estación de Ticlio

Anticona km. 3

los 12 meses posteriores á la fecha de la escritura, dándoles comienz á los 60 días de esta fecha, para someterlos á la aprobación del Go bierno. Los trabajos de construcción deberían principiar en un plaz no mayor de seis meses después de presentados los estudios y se terminados 3 años después. Por cada mes de demora en la presenta ción de los estudios, principio de los trabajos y conclusión de lo mismos, se impondría una multa de Lp. 100. Si impuestas tres d estas, correspondientes á otros tantos meses, no se presentaran lo estudios ó no principiaran los trabajos, se declararía administrativa mente caduca la concesión, perdiendo el concesionario el depósito d S. 300.000 nominales, en bonos de la Deuda Interna, que prévia mente debería haber depositado en la Caja Fiscal. Quedaría tambié sin valor ni efecto el contrato, si el concesionario no firmase la es critura dentro de los diez días posteriores á la resolución aprobatoria Explotación sujeta á las disposiciones del Reglamento General d Ferrocarriles.

El concesionario gozaba de los siguientes derechos:

Propiedad perpétua del ferrocarril con su material, estaciones y dependencias. Privilegio de explotación por el tiempo que se pacte y que, en ningún caso, excedería de 25 años. Uso gratuito de los terre nos de libre disposición del Estado, que fueran necesarios para la línea sus factorías, estaciones y demás dependencias. El apoyo del Gobier no para poder expropiar, por cuenta propia, los terrenos de propiedad particular que se necesitasen. Exoneración de derechos de impor tación y otros á los materiales fijo y rodante, durante los tres año de la construcción. Preferencia para la prolongación de la línea construcción de ramales: derecho que sería ejercido dentro de los meses posteriores á la invitación á construir que le hiciera el Go bierno. Facultad de ir entregando las secciones á medida que se fu ran concluyendo de construir. Tarifas: para pasajeros de 1ª y 2ª c se, 5 y 4 centavos de sol, respectivamente, por cada kilómetro para la carga 20, 18 y 15 centavos de sol, respectivamente, por la 1ª, 2ª y 3ª clases, según la clasificación que oportunamente se ha quedando, desde luego, establecido que los minerales se considera entre los de 3ª clase, siempre que no estuvieran reducidos á me El trasporte de pasajeros y de carga, por cuenta del Gobierno, se ría pagando la mitad de la tarifa y el de las autoridades, trop valijas de correo, gratuitamente. Facultad para hacer uso de lo tudios del ingeniero Rey y Basadre, que estaban al terminar, sin

Mr. Macfarlane y la Compañía establecida en Estados Unidos con la denominación de «Cerro de Pasco Railway Co.» mediante su representante debidamente autorizado Mr. Bennet, obtuvieron del Supremo Gobierno la aprobación del contrato de transferencia que habían celebrado para encargarse de la construcción de este ferrocarril; el que se consideraría debidamente perfeccionado, una vez que dicha Compañía entregase á la Dirección de Obras Públicas el testimonio de la escritura correspondiente. En esa resolución se mencionaba el depósito de S. 300,000 nominales que debería hacerse por cuenta de la Compañía cesionaria.

En abril del mismo año, la comisión de ingenieros nombrada para examinar los documentos relacionados con el estudio practicado, formada por los señores Arancivia y Basurco, informó sobre ellos, manifestando que no había conformidad entre el plano y el perfil del estudio, lo cual hacía estimar éste como incorrecto. En vista de esto se dictó la resolución Suprema de 9 de mayo, acordando al concesionario un nuevo plazo de 90 días para presentar los estudios definitivos de la línea.

Cumplida por Haggin la obligación impuesta, la misma comisión emitió su informe sobre los documentos últimamente presentados y hallándolos correctos, se aceptaron por resolución Suprema de 19 de setiembre siguiente, estimándose como provisional y para sólo el efecto de ponerse la línea al tráfico lo más pronto, el retroceso marcado en el plano; y disponiendo que se llevaran á la práctica algunas indicaciones hechas por la referida comisión.

Posteriormente, en distintas fechas del mismo año, se nombró Ingeniero Inspector para vigilar la construcción, al señor Santiago M. Basurco; se liberaron de derechos los materiales importados de Estados Unidos para la obra; y se dictaron providencias para el transporte de explosivos; y por Supremas resoluciones del 12 de diciembre, se encargó al Registrador de la Propiedad Inmueble del Departamento de Junín, expresar si los bienes de don Augusto Zapatero y don Ricardo A. Vélez, que era necesario expropiar, estaban ó no registrados ó si pesaban sobre éllos algún gravámen; autorizándolo para que ante él pudieran los interesados hacer sus observaciones.

Por resoluciones de 16 de enero, 30 de marzo y 26 de julio 1904 y prévios los informes del Ingeniero Inspector de la línea de Santiago M. Basurco y del de Estado don Joaquín Rigau, se autorizó primero el tráfico provisional, sólamente para carga, entre la Oroya y

los 12 meses posteriores á la fecha de la escritura, dándoles comie á los 60 días de esta fecha, para someterlos á la aprobación del bierno. Los trabajos de construcción deberían principiar en un pl no mayor de seis meses después de presentados los estudios y terminados 3 años después. Por cada mes de demora en la prese ción de los estudios, principio de los trabajos y conclusión de mismos, se impondría una multa de Lp. 100. Si impuestas tres estas, correspondientes á otros tantos meses, no se presentaran estudios ó no principiaran los trabajos, se declararía administrati mente caduca la concesión, perdiendo el concesionario el depósito S. 300.000 nominales, en bonos de la Deuda Interna, que pré mente debería haber depositado en la Caja Fiscal. Quedaría tamb sin valor ni efecto el contrato, si el concesionario no firmase la critura dentro de los diez días posteriores á la resolución aprobato Explotación sujeta á las disposiciones del Reglamento General Ferrocarriles.

El concesionario gozaba de los siguientes derechos:

Propiedad perpétua del ferrocarril con su material, estacione dependencias. Privilegio de explotación por el tiempo que se pact que, en ningún caso, excedería de 25 años. Uso gratuito de los te nos de libre disposición del Estado, que fueran necesarios para la lín sus factorías, estaciones y demás dependencias. El apoyo del Gobi no para poder expropiar, por cuenta propia, los terrenos de propie particular que se necesitasen. Exoneración de derechos de imp tación y otros á los materiales fijo y rodante, durante los tres a de la construcción. Preferencia para la prolongación de la línea construcción de ramales; derecho que sería ejercido dentro de lo meses posteriores á la invitación á construir que le hiciera el bierno. Facultad de ir entregando las secciones á medida que se f ran concluyendo de construir. Tarifas: para pasajeros de 1ª y 2ª se, 5 y 4 centavos de sol, respectivamente, por cada kilómetro; para la carga 20, 18 y 15 centavos de sol, respectivamente, por la 1ª, 2ª y 3ª clases, según la clasificación que oportunamente se har quedando, desde luego, establecido que los minerales se considerari entre los de 3ª clase, siempre que no estuvieran reducidos á met El trasporte de pasajeros y de carga, por cuenta del Gobierno, se ría pagando la mitad de la tarifa y el de las autoridades, tropa valijas de correo, gratuitamente. Facultad para hacer uso de lo tudios del ingeniero Rey y Basadre, que estaban al terminar, sin

Mr. Macfarlane y la Compañía establecida en Estados Unidos con la denominación de «Cerro de Pasco Railway Co.» mediante su representante debidamente autorizado Mr. Bennet, obtuvieron del Supremo Gobierno la aprobación del contrato de transferencia que habían celebrado para encargarse de la construcción de este ferrocarril; el que se consideraría debidamente perfeccionado, una vez que dicha Compañía entregase á la Dirección de Obras Públicas el testimonio de la escritura correspondiente. En esa resolución se mencionaba el depósito de S. 300,000 nominales que debería hacerse por cuenta de la Compañía cesionaria.

En abril del mismo año, la comisión de ingenieros nombrada para examinar los documentos relacionados con el estudio practicado, formada por los señores Arancivia y Basurco, informó sobre ellos, manifestando que no había conformidad entre el plano y el perfil del estudio, lo cual hacía estimar éste como incorrecto. En vista de esto se dictó la resolución Suprema de 9 de mayo, acordando al concesionario un nuevo plazo de 90 días para presentar los estudios definitivos de la línea.

Cumplida por Haggin la obligación impuesta, la misma comisión emitió su informe sobre los documentos últimamente presentados y hallándolos correctos, se aceptaron por resolución Suprema de 19 de setiembre siguiente, estimándose como provisional y para sólo el efecto de ponerse la línea al tráfico lo más pronto, el retroceso marcado en el plano; y disponiendo que se llevaran á la práctica algunas indicaciones hechas por la referida comisión.

Posteriormente, en distintas fechas del mismo año, se nombró Ingeniero Inspector para vigilar la construcción, al señor Santiago M. Basurco; se liberaron de derechos los materiales importados de Estados Unidos para la obra; y se dictaron providencias para el transporte de explosivos; y por Supremas resoluciones del 12 de diciembre, se encargó al Registrador de la Propiedad Inmueble del Departamento de Junín, expresar si los bienes de don Augusto Zapatero y don Ricardo A. Vélez, que era necesario expropiar, estaban ó no registrados ó si pesaban sobre éllos algún gravámen; autorizándolo para que ante él pudieran los interesados hacer sus observaciones.

Por resoluciones de 16 de enero, 30 de marzo y 26 de julio de 1904 y prévios los informes del Ingeniero Inspector de la línea de Santiago M. Basurco y del de Estado don Joaquín Rigau, se autorizó primero el tráfico provisional, sólamente para carga, entre la Oroya y

pueblo de Pasco, seguidamente el tráfico de pasajeros en la misma sección, con el carácter de provisional y, finalmente, el tráfico provisional para pasajeros en la sección de Pasco al Cerro. Desde entonces se halla en explotación este ferrocarril, habiéndose terminado de construir las estaciones, paraderos y demás obras accesorias á que estaba obligado el concesionario.

Ultimamente y en mérito de las gestiones respectivas de la Dirección de Obras Públicas, se hizo un arreglo con la Empresa del Ferrocarril Central, para hacer el servicio, de común acuerdo y directamente, sin los trasbordos acostumbrados al principio en la Oroya, que tantas mortificaciones ocasionaba á los viajeros.

De los 132 kms. de esta línea sólo 121 kms. forman parte del proyectado Ferrocarril Pan-americano.

CERRO DE PASCO

CARHUAMAYO

FERROCARRIL DE LA OROYA AL CERRO DE PASCO

ESTACIONES

NOMBRE	Categoría de la Estación	Población á la que corresponde	Distancia expresada en km. al origen de la línea	Altura sobre el nivel del mar—Metros	TIEMPO QUE EMPLEA un tren ordinario para llegar á ella, partiendo del origen de la línea.	TIEMPO QUE EMPLEA un tren extraordinario para llegar á ella, partiendo del origen de la línea.
La Oroya	Principal	La Oroya	—	3740	—	—
Junin.....	Intermedio	Junin	55	4131	2^h 40^m	1^h 30^m
Carhuamayo.....	,,	Carhuamayo	84	4133	4 15	2 05
La Fundición.....	,,	Tinyahuarco	119	4270	5 50	3 05
Cerro de Pasco...	Terminal	Cerro de Pasco	132	4330	6 25	3 35

LOCOMOTORAS

No.	NOMBRE	Fabricante	Tipo	Fecha en la que entró al servicio por la vez.	Servicio que hace	PESOS Equipada para el servicio de la locomotora	PESOS Equipada para el servicio del tender	Pares de ruedas acupladas	Presión normal de la caldera	Estado de conservación.
8	Sin nombre	Amer. Locom. W	Consolidn.	Julio de 1903	Servicio gneral.	62100 kls	51980 kls	4	180 Lbs	Bueno
9	,,	,,	,,	,,	,,	62100 ,,	51980 ,,	4	180 ,,	,,
50	,,	,,	Mogul	,,	,,	59800 ,,	50000 ,,	3	200 ,,	,,
51	,,	,,	,,	,,	,,	59800 ,,	50000 ,,	3	200 ,,	,,
52	,,	,,	,,	,,	,,	59800 ,,	50000 ,,	3	200 ,,	,,
53	,,	,,	,,	,,	,,	59800 ,,	50000 ,,	3	200 ,,	,,

COCHES PARA PASAJEROS

No. de coches iguales	CLASE 1a.	CLASE 2a.	DIMENSIONES DE LA PLATAFORMA LARGO	DIMENSIONES DE LA PLATAFORMA ANCHO	Número de asientos	Estado de conservación	PESO
4	2	2	53 piés	9 piés 7 pulgs.	26	Bueno	40.000 k.
1	Carro	especial	53 ,,	9 ,, 7 ,,	—	,,	40.000 ,,

CARROS DE CARGA PARA ANIMALES y EQUIPAJES

No. de carros iguales	TIPO	Estado de conservación	DIMENSIONES Largo	DIMENSIONES Ancho	PESOS Tara	PESOS Neto
25	Carros Bodega..	Bueno	36 piés	9 piés 1 pulgs.	15.000 k.	27.000 k.
25	Carros acero para Metal....	,,	22½ ,,	8 ,, 3 ,,	13.500 ,,	36.000 ,,
25	Góndolas madera.....	,,	34 ,,	8 ,, 8 ,,	13.500 ,,	27.000 ,,
70	Plataformas. ..	,,	34 ,,	8 ,, 8 ,,	10.000 ,,	20=19.000 ,,
3	Cabooses.....	,,	25 ,,	9 ,, 0 ,,	—	50=23.000 ,,
1	Lampa á vapor	,,	36 ,,	9 ,, 0 ,,	—	—

FERROCARRIL DE LA OROYA AL CERRO DE PASCO

"LA ESPERANZA" Estación del Cerro de Pasco.

Cerro de Pasco á Gollarisquisca

Don Alfredo W. Mac Cune y don James B. Haggin, presentaron un recurso al Gobierno solicitando autorización para efectuar estudios de dos vías férreas: la primera entre el km. 121 del Ferrocarril de Oroya al Cerro de Pasco, en dirección noreste, hasta el lugar denominado Gollarisquisca, en una extensión de más ó menos 37 kms. y la segunda, partiendo de la Oroya ó de un punto de esta línea al Cerro de Pasco, hasta un lugar navegable del río Ucayali ó uno de sus afluentes.

Por la Suprema resolución de 10 de enero de 1903, se concedió la autorización solicitada, con cargo de sujetarse á las prescripciones reglamentarias de Obras Públicas y de que si de los estudios que se practicasen ó presentasen, resultaba la conveniencia y posibilidad de llevar á cabo una ó las dos vías, el Gobierno otorgaría la respectiva concesión conforme á la ley de noviembre 9 de 1893. La autorización otorgada caducaría de hecho, si en el plazo señalado no solicitaran los interesados la concesión definitiva y, como consecuencia, la celebración del contrato á firme para la construcción y explotación de las líneas indicadas; sin perjuicio de hacer entrega de los estudios á la Dirección de Obras Públicas.

Solicitada modificación por Mac Cune, de la resolución anterior, se concedió ésta en el sentido de que los estudios que se practicasen se entregarían en la citada oficina de Obras Públicas, en la parte que se efectuasen, si por cualquier causa no fuera dado llevarlos hasta su término.

Hechos los estudios relativos sólamente á la vía férrea entre el

Cerro de Pasco—kms. 121—y Gollarisquisca, fueron aprob
Suprema resolución de 15 de mayo de 1906, considerándos
ramal del Ferrocarril de Oroya al Cerro de Pasco.

Quedó definitivamente terminada el 15 de noviembre
con estaciones adecuadas en «Vista Junión» y «Gollarisq
en la actualidad, se halla en completa explotación, transport
metales provenientes de las numerosas minas de esa impor
gión, por cuenta de la Compañía Americana «The Cerro d
Mining Cº»

Los 43 kilómetros de esta línea forman parte del proyec
rrocarril Pan-americano.

LA OROYA A HUARI

El primer permiso para construír un Ferrocarril entre la Oroya y Huancayo, le fué concedido el 10 de julio de 1903 á don Cárlos Gildemeister y Cª, los que debían verificar los estudios respectivos entre ambos lugares, por la vía de Jatumhuasi, en el término de 6 meses y con arreglo á las prescripciones reglamentarias de Obras Públicas; y una vez presentados se les acordaría la concesión definitiva, y en caso contrario, vencido el plazo señalado, quedaría de hecho caduco ese permiso y la opción al contrato.

Vencido el término señalado y hecho el depósito fijado por la resolución del 12 de enero anterior, los peticionarios no cumplieron con presentar los estudios dentro del término fijado, sino mucho después; de modo que por resolución Suprema fecha 24 de junio de 1904, se declaró caduca la concesión y quedó á favor del Fisco el depósito de Lp. 50 que hicieran Gildemeister & Cº. Esos estudios no fueron hechos por la ruta de Jatumhuasi, sino por otra distinta y además no se habían llenado los requisitos exigidos por las prescripciones reglamentarias de Obras Públicas.

Planteado por el Supremo Gobierno el problema de la viabilidad nacional, en armonía con las necesidades de la República, se sancionó su iniciativa por ley de 30 de mayo de 1904, que dispone la construcción inmediata, entre otras vías, de la de Oroya á Huancayo, por la cuenca del río Mantaro.

Con el propósito de llevar á cabo su feliz iniciativa, el Gobierno dictó la Suprema resolución de 8 de abril siguiente, encomendando á una comisión presidida por el ingeniero Valdizán, el estudio de esta línea.

Por resolución Suprema de 10 de febrero de 1905, se aprobaron los estudios de la primera sección entre la Oroya y Huari y los de las otras dos y ramal á Jauja el 16 de febrero de 1906. La longitud de esta sección es de 20 k. 560 m.

Una vez aprobados los estudios, los trabajos de construcción de la 1ª sección fueron contratados con la Peruvian Corporation, por resolución de 25 de febrero de 1905, á razón de Lp. 2,900 por kilómetro, exceptuando el material rodante y la estación de la Oroya; y se halla en explotación desde el 1º de mayo de 1906. Pero, como los trabajos no se han terminado conforme al contrato, no se ha hecho la recepción definitiva de esa sección. El Gobierno ha pagado por ella á la Peruvian la suma de Lp. 50.777,504, suma que, junto con las demás invertidas en las otras dos secciones, será reembolsada al Estado, de conformidad con lo establecido en la cláusula 4ª del contrato de arreglo celebrado el 20 de junio de 1907.

Los 20 kilómetros de esta sección, así como los restantes hasta Huancayo, de que nos ocuparemos en el capítulo Ferrocarriles en Construcción, también forman parte del proyectado Ferrocarril Panamericano.

RIO HUARI

FERROCARRIL DE LA OROYA A JAUJA Y HUANCAYO

JAUJA

PISCO A ICA

Facultado el Ejecutivo por ley de 31 de enero de 1861, promulgada por el mismo Congreso el 11 de abril del mismo año, dictó la resolución Suprema de 30 de noviembre, ordenando se llevara á la práctica la construcción de esta línea con arreglo al plano y presupuesto formulado por el ingeniero don Mariano Ayeón, rectificados por los ingenieros Gerrit S. Backus y J. Davis. La suma de S. 1.226,000 á que ascendía ese presupuesto, se dividía en 2,452 acciones de S. 500 cada una, las que se ofrecerían al público por el plazo de 4 meses, vencidos los cuales tomaría el Gobierno las sobrantes.

Dos terceras partes de su valor, se entregarían anticipadamente para comprar el material necesario y el resto se cubriría á los 6 meses de hecha la primera entrega. El Gobierno proporcionaba á la Empresa que se encargara de la construcción, los terrenos del Estado que fueran necesarios para la vía, sus términos y ramificaciones, debiendo correr por su cuenta la adquisición de las propiedades particulares. El camino debería quedar terminado dos años después de la fecha del contrato. Liberación de derechos para todo el material necesario. Excensión del servicio militar para los empleados y peones. Las tarifas serían propuestas por la comisión directiva 6 meses después de la conclusión de los trabajos. La correspondencia, empleados públicos y tropas, deberían ser transportadas gratuitamente. Privilegio exclusivo por 25 años y la propiedad por 100, al vencimiento de los cuales pasaría á ser de propiedad del Estado. Tales eran las bases más importantes que se fijaban en el referido decreto de convocatoria.

Hasta el 15 de abril de 1862, sólo se habían suscrito 11 acciones;

y por esto y para dar mayores facilidades á todas las personas que aún deseaban tomarlas, el gobierno prorrogó el plazo para la suscripción por 3 meses más. Apesar de esto, hasta el 30 de setiembre del mismo año, no se habían suscrito sino 19 acciones y entonces el Gobierno convocó propuestas para la construcción, con garantía del 6 % durante 25 años sobre la suma de S. 1.226,000, valor del presupuesto del ingeniero Ayeón, ordenándose la devolución de las cantidades que se habían depositado por el valor de las acciones suscritas.

Las resoluciones legislativas de 1°. de diciembre de 1862 y 24 de enero de 1863, encargaban al Gobierno aceptar las propuestas más convenientes que se habían presentado y á extender hasta el 7 % la garantía acordada por la ley de 11 de abril de 1861. El Ejecutivo pasó el expediente de la materia, el 27 de abril de 1863, á la comisión que había formulado las bases para la construcción del ferrocarril de Mollendo á Arequipa, á fin de que hicieran lo mismo con respecto á esta línea: y una vez formuladas, aceptó en 27 de mayo de 1864, la propuesta presentada por don José Boza, para encargarse de dicha obra conforme á los planos y estudios definitivos hechos por el ingeniero don E. Malinouski, con intervención del ingeniero de Estado don José Hindle, examinados y aprobados por una Junta de Ingenieros, en armonía con las bases ya citadas (que por ser idénticas á las del ferrocarril nombrado no se reproducen) y con las prescripciones técnicas del estudio.

Por resolución de 20 de mayo de 1865, se negó á Boza el permiso que solicitaba para reducir el ancho de la trocha de 1 metro 70 centimetros que se había fijado en la cláusula 5ª del contrato; pero por la de junio 27 de ese año, se le autorizó para poder usar rieles de 60 libras de peso por yarda.

No habiendo cumplido Boza con principiar los trabajos en los plazos pactados y con la insinuación del Ministerio Fiscal, el Gobierno, por resolución de 14 de enero de 1867, declaró caduca la concesión y celebró nuevo contrato el 28 de marzo siguiente, con don José Francisco Canevaro, bajo las mismas bases y condiciones; dándose lugar á que Boza interpusiera acción por despojo, que fué declarada sin lugar el 21 de julio del 68, ratificándose á la vez la concesión otorgada á Canevaro, quién procedió inmediatamente á la construcción. Habiendo éste tropezado con algunos inconvenientes, sólo el 31 de mayo de 1871 se abría la línea al tráfico provisional, en la sección que se hallaba expedita; y en 24 de abril siguiente, se declaró entregado al tráfico público, de conformidad con lo opinado por el ingeniero A. Meicznie-

Trascurrió, en seguida, la mitad del tiempo concedido como última prórroga, sin que nada se hubiese hecho; por lo que, en enero del 79 y á consecuencia de unas reclamaciones al Congreso, el Gobierno mandó inspeccionar la línea por el ingeniero Folkierski, quien puso de manifiesto el abandono en que encontró el ferrocarril y el olvido de las más elementales medidas para conservar el material que se hallaba casi inservible.

En agosto del 79, después de declarada la guerra, el empresario Boza pidió al Gobierno que se le rebajase la merced conductiva en atención al mal resultado de las cosechas últimas y al subido precio del carbón (que nunca se usó como combustible en esa línea) y el Gobierno, accediendo á su petición, le acordó la rebaja del 30% sobre los S. 80,000 que estaba obligado á pagar por mesadas de S. 6,666'66, mientras durara la guerra. En todo lo demás quedó vigente el primitivo contrato.

Empero, las cosas continuaron siempre así, hasta el año de 1891, en que Boza se ausentó del país, sin dejar ante el Gobierno persona que lo representara, haciendo caducar, así, de hecho, por su propia voluntad, el contrato de arrendamiento.

Reconstituído el Gobierno Nacional, uno de sus primeros actos fué expedir el decreto de 8 de diciembre de 1883, mandando que el ingeniero Folkierski inspeccionara el estado de la línea. Su informe dió origen al decreto de 22 de abril del 84, rescindiendo el contrato con Boza, fundándose en el abandono y ausencia de éste, quien sin derecho ni permiso alguno había transferido su contrato á Serdio Hermanos, apesar de estar obligado á partir de frutos con el legítimo dueño del bien. Como sanción por tales actos, el Gobierno declaró de propiedad del Fisco el depósito de S. 50,000, en bonos, que existía en la Caja Fiscal y en secuestro dos bodegas que Boza tenía en Pisco. Nombró en seguida al ingeniero don Agustín Espinoza como administrador del ferrocarril, quién debía desempeñar su cargo con sujeción á los decretos de 12 de diciembre del 83 y 14 de marzo del 84, formando, á la vez, un inventario valorado de todo lo existente, en unión del ingeniero Folkierski.

Se mandó también formular nuevas bases para sacar á remate el arrendamiento. Quedaba, pues, establecida la administración fiscal y así lo declaró el Gobierno por decreto de 26 de mayo de 1884, en vista del presupuesto de explotación presentado por el ingeniero Espinoza.

Con la misma fecha y en vista del expediente organizado por don

25 de junio de 1875; por lo que se les mandó cancelar, con los productos del ferrocarril, no sólo estas anualidades, sino las que se devengaran en lo sucesivo.

El arrendatario don Christian Schreitmüller, dió los pasos necesarios para definir su condición jurídica, como tal contratista, para el caso de que se hiciera entrega de la línea á los Tenedores de Bonos, en conformidad con los arreglos que se llevaban á cabo desde octubre de 1888, para la cancelación de nuestra Deuda Externa; y el Gobierno, por resolución Suprema de 18 de mayo de 1889, pasaba los antecedentes de este asunto al Ministerio de Hacienda, en donde se había radicado el arreglo de la deuda, para que instruyendo al Representante del Comité de Tenedores de Bonos, se negociara la reforma del convenio de 25 de octubre, ya citado, en el sentido de que éstos se sustituirían al Gobierno en sus derechos y responsabilidades para, al entrar en posesión de los ferrocarriles, pagar al arrendatario del de Pisco las indemnizaciones que legítimamente se le debían. El Ministro de Hacienda pasó ese expediente al Congreso, para que lo tuviera presente al discutir el proyecto de contrato, que se le había sometido á su conocimiento, en sus sesiones extraordinarias.

El 21 de enero de 1890 y á solicitud del Representante de los Tenedores de Bonos para entrar en posesión de la línea, en conformidad con lo estipulado en la cláusula 2ª del contrato, ya aprobado, se nombró al ingeniero don Camilo Márquez, para que, en representación del Supremo Gobierno y de acuerdo con el personero de los Tenedores y con el arrendatario Schreitmüller, procediese á la facción de los inventarios valorados, á la entrega virtual de la línea y á la liquidación de cuentas; declarándose fenecidos los derechos del Gobierno, desde el 11 de dicho mes, fecha de la aprobación del contrato de cancelación de la Deuda Externa. Esos inventarios, en que no debía considerarse el material móvil que había comprado el arrendatario, fueron aprobados por resolución de fecha 12 de mayo de 1890.

En 1897, el arrendatario señor Schreitmüller, solicitó permiso para construir un ramal, por cuenta propia, entre el puerto y el Molino de Miranda, situado en las afueras del pueblo; permiso que le fué otorgado por resolución del 20 de agosto, con la obligación de adquirir los terrenos particulares necesarios, considerándosele como complemento de la línea y cumplida así la obligación determinada en el artículo 10 de la resolución de 26 de setiembre de 1884.

Por resolución Suprema de 6 de abril de 1900, se aprobó la tran

ferencia del contrato de arrendamiento que tenía celebrado Schreitmüller, hecho en favor de los señores Manuel, Nicanor y Cárlos Alvarez Calderón, quienes asumirían los derechos y obligaciones de aquél, mientras la Peruvian Corporation, con cuyo conocimiento se efectuó este arreglo, tomase posesión material del ferrocarril, en conformidad con el Contrato de Cancelación de la Deuda Externa y los arreglos relativos á esta línea.

Este es el estado en que, en la actualidad, se halla el ferrocarril; el que continúa en explotación bajo la administración de los arrendatarios señores Alvarez Calderón.

PIEZAS

Piezas de roble de ocho á nueve varas y más.—Oro, plata sellada ó en pasta, billetes, alhajas, chafalonía y oplo, pagarán un cuarto por ciento sobre el valor declarado. Queda prohibido el trasporte de pólvora de cualquiera clase que sea.

EQUIPAJES

Aparadores grandes, cuatro soles S.	4.00
Id. pequeños, dos soles	2.00
Armarios grandes, cinco soles	5.00
Id. pequeños, dos soles cuarenta centavos	2.40
Alfombras grandes, un sol sesenta centavos	1.60
Id. medianas, ochenta centavos	80
Id. pequeñas, sesenta centavos	60
Atahudes vacíos, un sol veinte centavos	1.20
Atados grandes, cuarenta centavos	40
Id. pequeños, veinticinco centavos	25
Arados, un sol	1.00
Armas blancas y de fuego, cuarenta centavos	40
Arneses, un sol	1.00
Anclotes, cincuenta centavos	50
Baúles de cuero, cuarenta centavos	40
Id. de la China, un sol	1.00
Id. medianos, ochenta centavos	80
Id. pequeños, cincuenta centavos	50
Bancos de carpintería, dos soles	2.00
Catres desarmados de fierro ó madera, un sol	1.00
Id. de bronce, un sol sesenta centavos	1.60
Id. encajonados, dos soles	2.00
Id. de madera con lona, cincuenta centavos	50
Cómodas con mármol grandes, cuatro soles	4.00
Id. sin mármol, dos soles cuarenta centavos	2.40
Id. pequeñas, sin ó con mármol, un sol cincuenta centavos	1.50
Colchones grandes, ochenta centavos	80
Id. pequeños, cincuenta centavos	50
Costales vacíos, la docena, veinte centavos	20
Consolas con espejos y mármol, tres soles veinte centavos	3.20
Id. sin espejos ni mármol, dos soles cuarenta centavos	2.40
Canapés ó confidentes, dos soles veinte centavos	2.20
Cajones de doce piés cúbicos, en medida, un sol veinte centavos	1.20
Id. de seis id., cincuenta centavos	50
Id. pequeños de dos id., cuarenta centavos	40
Cocinas económicas grandes, seis soles	6.00
Id. medianas, cuatro soles	4.00
Chineros, sesenta centavos	60
Cadáveres, treinta y dos soles	32.00
Cuadros grandes, cincuenta centavos	50
Id. pequeños, veinte centavos	20
Cañería de plomo, cincuenta centavos	50
Id. de fierro, cincuenta centavos	50
Divanes, dos soles	2.00
Espejos grandes de ocho piés de altura, ocho soles	8.00
Id. medianos de cinco piés, cinco soles	5.00
Id. pequeños de uno á cuatro piés, dos soles cuarenta centavos	2.40
Faroles, veinticinco centavos	25
Filtros para agua, cincuenta centavos	50
Gallos de pelea, treinta centavos	30
Escritorios grandes, ocho soles	8.00
Id. medianos, cinco soles	5.00
Id. pequeños, tres soles	3.00
Jaulas grandes, cincuenta centavos	50
Id. pequeñas, veinte centavos	20
Lavatorios con espejo y mármol, tres soles sesenta centavos	3.60
Id. sin mármol, un sol	1.00
Lámparas para gas y kerosene, sesenta centavos	60
Llamas, un sol veinte centavos	1.20
Líos de charqui, ochenta centavos	80
Macetas grandes, sesenta centavos	60
Id pequeñas, veinticinco centavos	25
Maletas de mano, cuarenta centavos	40
Mesas de madera con mármol para cuadra, tres soles	3.00
Mesas de madera sin mármol para cuadra, un sol sesenta centavos	1.60
Mesas de comedor grandes, seis soles	6.00
Id. medianas, cuatro soles	4.00
Mesas pequeñas, dos soles	2.00
Id. corrientes, un sol veinte centavos	20
Id. de juego, cuarenta centavos	40
Máquinas de lavar, dos soles	2.00
Id. corrientes, un sol veinte centavos	1.20
Máquinas de coser, un sol	1.00
Otomanas, dos soles	2.00
Pianós pequeños, diez soles	10.00
Petacas y perchas, cincuenta centavos	50
Perros, cuarenta centavos	40
Reloj de mesa y pared, cuarenta centavos	40
Rinconeras, dos soles	2.00
Rejas de arado, veinticinco centavos	25
Sillones, cuarenta centavos	40
Sofás grandes, dos soles	2.00
Id. de esterilla, un sol veinte centavos	1.20
Sacos de noche, veinte centavos	20
Silletas, quince centavos	15
Tinas grandes, un sol veinte centavos	1.20
Id. medianas, cincuenta centavos	50
Veladores, sesenta centavos	60
Venados, un sol veinte centavos	1.20

NOTA.—El trasporte de los bultos que tengan y excedan de trescientas libras de peso ó un metro veinticinco centímetros cúbicos de volúmen de medida, se trasportarán por un arreglo convencional.

valor de S. 500 cada una, pagaderas por cuartas partes cada 4 n
ñalándoseles el plazo de 3 meses para realizarlo; se indicaba q
do el número de acciones llegase á $^{1}/_{10}$ del valor presupuest
bierno, oyendo á los accionistas, acordaría lo conveniente para
ción y administración de la Empresa, se garantizaba, en to
el 6% de los capitales que se suscribieran y, si vencido el pla
lado para la suscripción de acciones, no se hubieran presenta
teresados, el Gobierno procedería á la construcción del cam

Expidióse en 29 de enero de 1863, una ley autorizando al
no para extender hasta el 7% la garantía que se concediese á la
sa que se encargara de la construcción del ferrocarril, debiendo
se al efecto nuevas propuestas, para lo cual se nombró—ab
una comisión encargada de formular las bases, compuesta
Mariano Felipe Paz Soldán, Director de Obras Públicas, d
pe Masías y don Santiago Távara. Esa comisión llenó su
en el mismo mes.

El 28 de mayo de 1864, el Gobierno—en vista de que los
y presupuesto presentados por don Oswaldo Younghusband, co
niero de la Compañía que se interesaba en el negocio,
por éste con intervención del ingeniero don Manuel M. Ec
y examinado y aprobado por una Junta de Ingenieros, resul
la obra importaría S. 17.929,924'32; suma que, aunque rebaj
pués por el Director de Obras Públicas, de acuerdo con los in
á S. 15.000,000, era superior á aquella en que se calculó, cuan
pidió el decreto de 12 de junio de 1863,—se abstuvo de resolver
trucción mientras no se hallasen debidamente autorizados po
greso, para disponer de la cantidad suficiente á garantizar el i
ese capital.

El Congreso, por ley de 18 de noviembre de ese mismo
cedió la autorización para asegurar la garantía del 7% s
S. 15.000,000 del presupuesto de Younghusband.

En virtud de esta ley, el Ejecutivo celebró con los señ
tricio Gibson y José Pickering, el 10 de diciembre de 1864
mer contrato para la construcción proyectada, de acuerdo co
ses y condiciones propuestas por don M. Paz Soldán, conced
les privilegio por 25 años. No interesa, pues, conocer en de
das las cláusulas de este contrato, desde que no llegó á ter
zación, por abandono que de sus derechos hicieron los interes
rante dos años consecutivos (4 de enero de 1867); después de

les solicitó uno de éllos, desde Londres, se le prorrogase el plazo por un año más, sobre los dos que se fijaban en la concesión, para empezar la construcción.

Por ley de 12 de julio de 1867, se autorizó al Ejecutivo para organizar una Compañía Anónima, encargada de construir el Ferrocarril, nombrando, desde luego, un Directorio provisional que formulase el presupuesto de la obra y los Estatutos de la Compañía. Se le autorizaba, nuevamente, á otorgar la garantía del 7% sobre el capital indispensable.

Por decreto fecha 16 de agosto del mismo año y en cumplimiento de la citada ley, se nombró el Directorio provisional compuesto de los señores Juan Mariano de Goyeneche, don Francisco García Calderón, don Armando de la Puente, don Manuel Moscoso Melgar y don Emilio Rivero.

El 31 de marzo de 1868, se presentó don Enrique Meiggs, manifestando que por estar anulada la concesión á Gibson y Pickering, se proponía llevar á cabo la obra, indicando las condiciones en que lo haría; pero estas condiciones no fueron aceptadas, en mérito de un informe de la Comisión de los ingenieros Federico Blume, Alex E. Prentice y Gerrit S. Backus, del Tribunal de Cuentas y del Fiscal de la Nación don F. Paz Soldán.

Fué el 20 de abril de 1868, en que se expidió un Supremo decreto aceptando la proposición de Meiggs, nombrando una comisión de los señores don Julián Zaracondegui, Benito Valdevellano y el doctor Antonio R. Chacaltana, para que redactasen los términos de la escritura, de acuerdo con las bases propuestas por los ingenieros; los que habiéndose excusado, fueron subrogados por los señores Ramón Montero, Francisco Ruiz y don Manuel de la E. Chacaltana.

El proyecto de contrato encomendado á estos señores, aprobado por el Gobierno el 30 de abril de 1868 y aceptado por Meiggs, contiene 16 cláusulas, de las cuales las más interesantes son:

La construcción debería hacerse de acuerdo con los estudios hechos por Blume y Echegaray, con las modificaciones introducidas por la Junta Central de Ingenieros. Obligación de Meiggs de ejecutar los trabajos bajo la inspección y á entera satisfacción de los ingenieros que nombrase el Gobierno.

Este tendría derecho para poner sucesivamente en explotación, de acuerdo con el empresario, la parte de vía que estuviese lista para el tráfico. Meiggs se obligaba á terminar la obra y sus dependencias

en el plazo de 3 años, contados desde 45 días después de fi
escritura, salvo caso fortuito, debiendo, en caso contrario, p
multa de S. 20,000 por cada mes de demora, y el Gobierno, a
una suma igual por cada mes que se anticipase á dicho plaz
clusión. Meiggs garantizaba la solidéz de su trabajo, durar
después de terminado, siendo responsable, durante ese tiemp
reparaciones provenientes de vicio ó mala ejecución.

Liberación de derechos á todos los materiales que se in
para el trabajo. Excepción del servicio militar para los tra
y empleados. Se estipulaba como valor de la obra, para los e
pago, la suma de S. 12.000,000; debiendo el Gobierno dep
cualquiera de las casas consignatarias del guano, en Lima,
Inglaterra ó Estados Unidos, S. 2.000,000 para invertirse en l
de rieles y otros materiales, y los S. 10.000,000 restantes por ce
de trabajos hechos. Por ningun motivo el Gobierno estaría c
hacer más reembolsos que los estipulados en la cláusula an
por cualquier causa el Gobierno dejara de entregar al empre
mesadas consecutivas, ocasionando con esa falta la paraliz
los trabajos, Meiggs podía suspenderlos del todo, exigiend
de lo adeudado, más los intereses, daños y perjuicios: ó co
por su cuenta, para explotar la línea, hasta hacerse pag
lo adeudado. Si, por el contrario, fuese el empresario el que
se los trabajos por tres meses, ó mayor tiempo, el Gobierno p
clarar fenecido el contrato y exigirle indemnización de daño
cios por su incumplimiento.

Jurisdicción de los Tribunales de la República y, final
Gobierno podía, á voluntad, comprarle á Meiggs los material
tes de que podía necesitar para el servicio de la línea.

El 19 de octubre de 1869, se nombró una comisión com
los señores Ramón Ascárate, Juan Manuel Goyeneche y G
Enrique Romaña y el ingeniero Alex. Prentice, encargada c
nar si los trabajos se ejecutaban con sujeción al contrato y
los terrenos de propiedad particular que fuese necesario c

El 7 de mayo de 1870, fué elevado á conocimiento del
el informe de dicha comisión, en que daba cuenta de la man
factoria cómo se llevaba á efecto la construcción, de las va
necesarias introducidas en la ejecución del trazo y de la
del término, en la costa; (punto éste del cual difiere el ingeni
tice, pronunciándose por Islay en vez de Mollendo : por l

ficar estaciones, ramadas, etc. Por el otro decreto de 6 de 1871, á que nos hemos referido, fechado en Arequipa, se la clausura del puerto de Islay y la apertura del de Mollen medidas sólo tenían el carácter de provisionales.

El 9 de enero regresó el Presidente y comitiva á la la República y el 30 se decretó que la estación de Vitor en el punto más cercano y al frente de la antigua población nombre; erigiéndose, allí mismo, una nueva, para que tuvi salida y natural depósito los valiosos productos del valle d nombre.

Por resolución fecha 1°. de mayo del mismo año, se fijó mo término del ferrocarril, de una manera definitiva, enc al Ministro de Hacienda el mandar hacer los estudios de férrea, que se conexionara directamente con la línea ya c en el punto más conveniente. Estos estudios los comenzó el ingeniero Sieber, calculando el coste del ramal hasta la S. 7.784.094'00.

El 1°. de julio de 1871, quedó perfeccionado el contrato damiento con Meiggs, por 5 años, siendo la merced con de S. 360,000 en los dos primeros años y de S. 480,000 en últimos.

Tanto el señor Sieber como los ingenieros Arancivia y estaban acordes en que la dificultad sobre elección del p podía solucionarse sino de dos maneras: ó uniendo Islay y do por un ramal costanero, hasta la Joya, obra presupuestad ingeniero Thorndyke en S. 5.000,000, ó abandonar esta sec construír el ramal de Islay á la Joya.

Los dos últimos señores ingenieros nombrados, termina forme de fecha 26 de mayo de 1872, opinando (de acuerd segundo proyecto del señor Thorndyke de unir Mollendo c por la única solución que satisfacía sériamente á esa neces cesidad que hasta hoy no ha tenido satisfacción cumplida.

FERROCARRIL DE AREQUIPA A MOLLENDO

ESTACIONES

NOMBRE	Categoria de la Estación	Población á la que corresponde	Distancia expresada en km. al origen de la linea	Altura sobre el nivel del mar—Metros	TIEMPO QUE EMPLEA un tren ordinario para llegar á ella, partiendo del origen de la linea.	TIEMPO QUE EMPLEA un tren extraordinario para llegar á ella, partiendo del origen de la linea.
Arequipa.....	1.ª clase	Arequipa	0.00	2301.24	—	40 kilómetros por hora en curvas y 50 kilómetros por hora en línea recta.
Tingo.....	2.ª ,,	Tingo	3.20	2217.40	0h 06m	
Tiabaya.....	3.ª ,,	Tiabaya	11.30	2057.40	0 27	
Huaico.....	3.ª ,,	Huaico	15.20	1995.70	0 38	
Uchumayo.....	3.ª ,,	Uchumayo	20.30	1965.96	0 53	
Quishuarani.....	Paradero	—	36.80	1866.89	1 36	
Vitor.....	3.ª clase	Vitor	49.30	1630.69	2 09	
Ramal.....	Paradero	—	56.00	1578.44	2 55	
San José.....	,,	—	68.20	1478.28	3 20	
La Joya.....	,,	—	84.90	1262.18	3 49	
Huagri.....	,,	—	101.30	1074.00	4 16	
Cachendo.....	3.ª clase	Cachendo	116.50	990.60	4 41	
Cahuintala.....	Paradero	—	124.50	759.87	5 05	
Posco.....	,,	—	131.50	557.78	5 21	
Tambo.....	3.ª clase	Tambo	141.50	304.80	5 45	
Ensenada.....	3.ª ,,	La Punta	150.80	9.75	6 10	
Mejia.....	3.ª ,,	Mejia	157.40	3.05	6 22	
Mollendo.....	1.ª ,,	Mollendo	172.00	1.83	6 45	

AREQUIPA A PUNO

La ley de 8 de noviembre de 1864, autorizaba al Poder Ejecutivo para mandar hacer los estudios y el trazo preliminar de las vías férreas que fuese conveniente implantar en la República.

La de 15 de enero de 1868, le autorizaba para que, de conformidad con la anterior, procediese á contratar, prévios los estudios necesarios y presupuestos respectivos, la construcción de varios ferrocarriles, entre ellos el de Arequipa á Puno y el de Puno al Cuzco, pudiendo, si lo estimaba conveniente, emitir bonos con el 6% de interés y 2% de amortización acumulativa, siempre que fueran recibidos por los empresarios, á la par, y conviniesen en que la amortización tuviera comienzo 10 años después.

Los representantes á Congreso por los departamentos de Puno y Cuzco, se acercaron al Gobierno para manifestarle que don Enrique Meiggs podría emprender los estudios de ambas líneas; y el señor Ministro de Gobierno, en nota fechada el 9 de octubre de ese año, dirigida al Prefecto de Arequipa, le encargaba proporcionar á dicho señor Meiggs, todos aquellos datos y facilidades que pudiese necesitar para el objeto.

El 19 de enero de 1869, se encomendó á Meiggs, por una resolución Suprema, la realización de los estudios de las vías férreas de Arequipa á Puno y de Puno al Cuzco.

Llevados á cabo por el ingeniero don Juan L. Thorndyke, fueron elevados al Gobierno, quien por decreto del 20 de setiembre de ese año, comisionó al ingeniero don Gerrit S. Backus, para que los exami-

nase en unión del ingeniero don Ernesto Malinouski, nombrado por Meiggs. Del informe presentado por Backus, el 24 del mismo mes y año, se deduce la corrección de los estudios y la practicabilidad de la obra, así como también la posibilidad de reducir el presupuesto acompañado, de S. 34.700,000 á S. 30.000,000.

El dictámen de Backus fué aceptado por Malinouski, en cuya virtud se pidieron las respectivas propuestas para la construcción, por decreto del mismo día.

Al día siguiente se determinaron las bases y condiciones conforme á las cuales deberían ser presentadas las propuestas cerradas, que serían admitidas durante 40 días.

El 18 de diciembre del mismo año, se vieron y compararon las dos propuestas presentadas por don Enrique Meiggs, el 9 de noviembre anterior y las dos presentadas por don Antonio Salinas, después de haber informado en ellas la Junta Central de Ingenieros y una comisión de comerciantes, compuesta por los señores Dionisio Derteano, Julián del Valle y Tomás Goin y se aceptó una de las propuestas de Meiggs, con algunas modificaciones propuestas por la comisión de comerciantes, después de haberse puesto en conocimiento del interesado esas variaciones y las introducidas, á su vez, por el Fiscal Dr. Ureta y de haberlas aceptado en parte, alterando otras, pero no sustancialmente.

Todas estas observaciones y aclaraciones constituyen el texto del decreto fecha 18 de diciembre de 1869 que acepta como constructor de la línea á Meiggs, del cual vamos á extractar las cláusulas más importantes: El contratista por sí y por sus herederos, albaceas y legítimos representantes se obligaba á construir el ferrocarril de Arequipa á Puno, con sujeción á los estudios verificados por el ingeniero Thorndyke, con las modificaciones determinadas por la Junta Central; obligándose también á cumplir las prescripciones contenidas en el decreto de convocatoria, su fecha 25 de setiembre anterior, declarando aceptarlas como parte integrante del contrato; señalándosele el plazo de 4 meses para dar comienzo á los trabajos y terminarlos en el de 5 años, á partir de 40 días de firmada la escritura. Debería emplear materiales de la mejor calidad; ejecutar las obras bajo la inspección del ingeniero que el Gobierno nombrase; aceptar la supervigilancia de un comisionado del mismo, para la compra de los materiales é introducir en la construcción, todas las alteraciones que, en materia de puentes y otras obras de arte, tendieran á mejorar-

la; siendo entendido que si de esas alteraciones resultase ahorro ó aumento sobre el precio estipulado, la diferencia, justipreciada por dos ingenieros, antes de darles comienzo, se descontaría ó abonaría, proporcionalmente, al empresario. Si el contratista faltase á la condición impuesta de sujetarse al plano y estudios aprobados y modificados por la Junta Central y requerido para poner el remedio, se resistiese, alegando razones para justificar su resistencia, se resolvería el caso por medio de árbitros; y si aún así, la decisión de éstos no era cumplida, caducaría el contrato; quedando el Gobierno obligado á pagar el valor de lo ejecutado y el contratista á indemnizar los daños y perjuicios sufridos por su culpa. El contratista se obligaba á garantizar, al uso público, la estabilidad de las obras, hasta 3 años después de concluida y entregadas al Gobierno; quedando obligado, durante ese tiempo, á reparar á su costa los desperfectos provenientes de mala ó defectuosa ejecución; pero no los originados por el debido uso de la vía, ó por casos fortuitos ó de fuerza mayor. Comprendiendo el trazo final de la línea, diferentes secciones, quedó estipulado que el Gobierno podría recibir la línea por secciones, si así le conviniese y el contratista quedaba obligado á entregarlas así, en cuyo caso podría servirse gratuitamente de la sección entregada y de la línea de Mollendo á Arequipa, para el transporte de los materiales y demás elementos destinados á este ferrocarril. La entrega de las secciones concluidas debería hacerse con vista de un certificado del ingeniero inspector. Uso gratuito de los terrenos del Estado, de libre disposición y facilidades para expropiar legalmente los de particulares. Libre importación de operarios extranjeros y validéz de sus contratos, en todo aquello que no fuera opuesto á las leyes de la República. Exención del servicio militar para los peones del lugar. El Gobierno se obligaba á allanar las dificultades que pudieran presentarse en la provisión de agua para el uso de las locomotoras, trabajos de la línea y consumo de los operarios; y las condiciones establecidas sobre el uso de los terrenos y agua que provisionalmente se ocupasen, sólo tendrían la duración del contrato, á cuyo término volverían al dominio de sus legítimos dueños, no siendo el Gobierno responsable de los daños y perjuicios que ocasionaran el contratista ó sus agentes en las propiedades inmediatas á la línea. Liberación de derechos fiscales y municipales á las máquinas, materiales, víveres para los peones y forrajes para las bestias; así como autorización para fabricar pólvora de minas ú otros explosivos para los trabajos.

Los derechos del contratista eran:

Obligación del Gobierno de pagar á Meiggs, ó á sus l albaceas ó legítimos representantes de sus derechos y accion construcción de esta línea, con todos sus edificios y depe provistas y equipadas de todas las máquinas, útiles y enser rados en las especificaciones generales que sirvieron de base á trato, la suma total de S. 32.000,000 ó su equivalente en m rriente de los países donde se efectuase la emisión de bonos, á la ley de 15 de enero de 1869 y aceptables á la par por el ta; por manera que los bonos antedichos deberían ganar un i 6%, que comenzaría 10 años después de la fecha de la emisi dicción de los Tribunales de la República. Los derechos ciones derivados de ese contrato, no se suspendían por en del contratista y eran trasmisibles á sus herederos y sucesore de muerte; pero, para ser transferidos á persona distinta, deb tarse el permiso del Gobierno, bajo pena de nulidad.

Por lo demás, se hallaban estipuladas todas las demás que figuran en el contrato de construcción del Ferrocarril C cuanto á las fórmulas que deberían observarse en la emisi nos, forma de pago, depósito del 10% del valor de los certificad bajos etc., etc.

En armonía con algunas de las estipulaciones anteriore bró, por decretos de 15 de febrero de 1870, á don Eduard don Walter Evans, como comisionados del Gobierno en Ing Estados Unidos, respectivamente, para inspeccionar la comp teriales; y á los ingenieros don Gerrit S. Backus y don Federi guen, inspectores de las obras á ejecutar en las secciones d pa á Huayati y de Huayati á Puno, respectivamente.

El 22 de marzo de 1870 y á solicitud de Meiggs, el expidió una resolución declarando que el citado contratista ll lante los trabajos que ya tenía emprendidos, consignando Fiscal un depósito de S. 50,000, para responder por las r los reclamos ó demandas que pudieran interponerse, por ción de terrenos necesarios á la ejecución de la línea.

En cumplimiento de lo convenido en una de las clá contrato de construcción, el Gobierno había dictado la Su solución de 31 de diciembre de 1869; pero habiendo el Mi Hacienda propuesto algunas modificaciones, tendentes á d la forma, número y demás condiciones relativas á la emisi

para estas obras, se expidió otra resolución con fecha 27 de marzo de 1870, modificando los términos de la anterior.

El 6 de julio de 1870, se pactó entre el Ministro de Hacienda y Enrique Meiggs, un arreglo por el cual éste recibía del Gobierno, bonos, la suma de £ 160,000, á cambio de las £ 11.920,000, monto total de la emisión establecida por las Supremas resoluciones de 1 de diciembre de 1869 y 27 de marzo de 1870, por las cuales pagaría gastos de la emisión. Las £ 11.760,000 restantes, en bonos, ó sea S. 58.800,000, los vendía Meiggs al Supremo Gobierno, al tipo de 69%; modo que el segundo entregaba á aquél, por precio de las construcciones pactadas (Callao á Oroya y Arequipa á Puno) y de los derechos adquiridos por sus contratos, la suma de S. 46.452,200, en dinero efectivo ó letras, á la elección de Meiggs. Este arreglo fué aprobado por Suprema resolución de 7 de ese mismo mes y año.

El 29 de agosto de ese mismo año, se resolvió que la estación del Ferrocarril, en Arequipa, se erigiese en terreno de propiedad del señor Goyeneche y de la Sociedad de Beneficencia, que se hallaba comprendido en el ángulo que forman el camino de Tingo y el de la Ronda y á una distancia que no excediera de 8 cuadras de la plaza de armas. La citada estación debería, según esa resolución, abarcar una area de 1200 piés de largo por 900 de ancho y ser construída con todas las comodidades necesarias, desde que estaba destinada á servir ambas líneas, la de Mejía á Arequipa y la de este lugar á Puno.

El 22 de setiembre, don Juan G. Meiggs, por su hermano Enrique, comunicaba al Ministerio que el estado de los trabajos era el siguiente:

Línea completamente terminada.....	Kms.	23'500
Terraplenes por recibir rieles.....	"	132'600
" " terminar.....	"	194'900
Total.....	Kms.	351'000

y el contratista esperaba dejar toda la línea expedita, dos años después, es decir, en setiembre de 1873; pero, desgraciadamente, esto no sucedió así, sino á principios del año 1876, según se deduce de una comunicación del ingeniero José Hindle, fechada el 26 de abril de 1876, dirigida á la Junta Central de Ingenieros.

Esta línea, al terminarse, no fué recibida por el Gobierno oficialmente y se halla desde entonces en plena explotación.

támen de una comisión de ingenieros, compuesta por lo: Gerrit S. Backus, Juan G. Meyer y Pedro Troost, la cu claró en favor de la propuesta de Meiggs.

Sometidas, también, las propuestas, al dictámen de una de comerciantes, formada por los señores Waldo Graña, I tier y Federico Yord, éstos opinaron porque debía conc preferencia á Meiggs, sobre las mismas bases y condicione cidas en los contratos celebrados con él anteriormente.

En conformidad con estas opiniones y por resolución fecha 2 de diciembre de 1871, se otorgó la concesión á que Meiggs, para construir la línea, á partir de Juliaca, p ma de S. 25.000.000; fijándose las mismas condiciones dete en los otros contratos que tenía celebrados. Aceptadas por el 15 de ese mismo mes, fué elevada á escritura pública del día siguiente.

El 1° de marzo de 1873 y en cumplimiento de lo dis el decreto de fecha 14 de diciembre anterior, la Junta C Ingenieros informó sobre algunas modificaciones introdu Meiggs, en el trazo de la línea, comparando el perfil prim el de los trabajos realizados, así como sobre la supresión d tes y 1 túnel; disminuciones que traían como consecue economía de S. 1.040,856, sobre el presupuesto primitivo.

El empresario, al presentar el plano del trazo defini gaba que había sufrido fuertes pérdidas en la compra del que ascendían á la suma de £ 900,000, motivadas por el los precios de éstos en el extranjero. (1)

Por decreto de 22 de agosto de 1874, se aprobó el pl la estación en Puno.

Nuevamente se contrató con Meiggs, el 24 de febrero la terminación de las obras que había dejado inconclusas, si teria del contrato las líneas de Arequipa á Puno y de Ju Cuzco, sobre las que se hicieron variaciones en los contrat tivos.

Arreglada la liquidación de cuentas, de tal manera qu bierno, de acreedor que era, se convirtió en deudor de M cumplidas por aquél todas las condiciones pactadas, éste trabajo alguno; pero cargó en sus cuentas S. 6.000.000, su que había renunciado expresamente, por ser esa una de l

(1) No hemos podido averiguar cómo solucionaría el Gobierno este as

Thorndyke, quien continuó al frente de la administración de los Ferrocarriles del Sur, de conformidad con el contrato celebrado, todavía el 3 de febrero de 1877.

Por resolución legislativa del 25 de octubre de 1887, se declaró fenecida la administración de Thorndyke en los Ferrocarriles del Sur, de que se ocupaba el decreto del 12 de enero del 77, elevado á escritura pública el 3 de febrero del mismo año, contrato que fué transferido á éste en setiembre de 1885; encargándose al Ejecutivo que los recibiera, prévio inventario valorizado de su material fijo, rodante, estaciones, casas y demás existencias y los sometiera al sistema de administración, procurando la terminación de ellos con los fondos que pudiera obtener de su arrendamiento ó con las utilidades líquidas que dejara su explotación. En dicha resolución se encargaba al Ministerio Fiscal, iniciar las gestiones judiciales necesarias para exigir de los sucesores ó representantes de Meiggs, las responsabilidades que éste voluntariamente contrajo y las que fueron consecuencia de la falta de cumplimiento de sus obligaciones; dando cuenta de todo esto al Congreso.

El Ejecutivo, en cumplimiento de tales mandatos, y no habiendose recibido, hasta entonces, de las líneas de Arequipa á Puno y de Juliaca al Cuzco, terminada sólo hasta Santa Rosa, procedió á nombrar, por decreto de 29 de noviembre de 1887, una comisión interventora—continuando la administración por los ocupantes—compuesta de los señores Lautaro Cantuarias, Francisco de P. Boza y del ingeniero Ladislao Folkierski; quienes, en unión de los peritos que de su parte nombrase Thorndyke, procederían al exámen facultativo de las líneas, en virtud de los primitivos contratos y á la facción de los inventarios valorizados de las líneas. Se nombraron peritos por parte del Gobierno, para practicar estos trabajos, á los ingenieros Folkierski y Agustín Espinoza. Esta comisión de interventores y peritos, premunida de las instrucciones del caso y acompañada del señor Enrique Guimaraes, como secretario y del mecánico Manuel D. Pérez, partieron en diciembre de ese año á llenar su cometido, para lo cual se sirvieron, en parte, de los trabajos ya realizados por los señores Macario Llaguno y Ladislao de La Jara, nombrados en comisión por resolución del 30 de setiembre de 1886.

De estas medidas reclamó Thorndyke; pero, su reclamo fué rechazado el 23 de diciembre, por ilegal é inadmisible.

Durante los meses de enero á abril de 1888, la comisión de inter-

ventores y peritos tuvo que luchar continuamente para vencer todas las dificultades que les opuso la administración de Thorndyke, hasta que, el 1° de mayo siguiente, el Gobierno expidió un decreto declarando que, desde esa fecha, cesaba Thorndyke en la administración de los Ferrocarriles del Sur, así como también la intervención decretada el 29 de noviembre anterior y se nombraba administrador, por cuenta del Estado—que así, por fin, había logrado la recuperación de esas líneas—al ingeniero Folkierski; Superintendente é Inspector de Contabilidad, á don Lautaro Cantuarias y Cajero á don Francisco de Paula Boza. Los peritos nombrados por ese mismo decreto, debían proceder á la realización de las operaciones que se les tenía encomendadas, en unión de los que nombrara el administrador cesante, que lo fueron los señores Manuel Ugarteche y Gustavo Möller. El Ministerio Fiscal era nuevamente encargado de ejercitar acciones contra los representantes ó sucesores del constructor, por las responsabilidades en que había incurrido por incumplimiento de su contrato.

Por fin, el 6 de mayo, y por acta levantada en Arequipa en esa fecha, consta el acto de la recuperación y las medidas adoptadas por la nueva administración—extendida á la navegación del Titicaca—cuyos procedimientos fueron aprobados por el Gobierno en 13 de mayo y 30 de junio de ese año.

La cláusula 2ª del contrato de Cancelación de la Deuda Externa, celebrado el 11 de enero de 1890, cita, de los primeros, á los Ferrocarriles del Sur, entre los que deben ser entregados á los Tenedores de Bonos, por 66 años. Para dar, pues, cumplimiento á esta parte de lo determinado en dicha cláusula, el Gobierno nombró, con fecha 21 del mismo mes y año, al ingeniero don Agustín Espinoza, para que, en unión del comisionado que nombrasen los representantes de esos Tenedores de Bonos, que lo fué el ingeniero señor Felipe Arancibia, procediese á hacer la entrega de los ferrocarriles, prévios los inventarios valorizados de todo lo existente en cada una de esas líneas, hasta Santa Rosa.

Los inventarios fueron hechos y terminados el 24 de junio de ese año y la valorización de las líneas estimada—según acta fechada en Lima el 8 de agosto de 1890—en S. 25,822.906'47, deducidos ya S. 17,641'00, por el valor de los edificios de Mollendo que, de común acuerdo, quedaron excluídos de él. Por decreto Supremo del día siguiente—9 de agosto—fueron aprobados; entrando así, los Tenedores

de Bonos, en posesión de las líneas y asumiendo las responsabilidades que Thorndyke y Watson pretendían hacer pesar sobre el Gobierno, de conformidad con lo establecido en el inciso A. de la cláusula 19ª del rememorado contrato de cancelación.

Como el Supremo Gobierno no pudiera resolver por sí la petición del Conde Donoughmore, representante de los Tenedores de Bonos, proveniente de la imposibilidad en que se hallaba éste de arreglar las diferencias surgidas con los anteriores poseedores de los Ferrocarriles del Sur, en virtud de las reservas contenidas en el inciso G. de la cláusula 18ª del contrato de 11 de enero de 1890, envió esa solicitud al Congreso para que la resolviera como la estimase justo y conveniente á los intereses de la República y á la ejecución del contrato.

Por resolución del 26 de abril de 1892 y en vista del respectivo informe del ingeniero don Teobaldo Eléspuru, el Gobierno autorizó al representante de la Peruvian Corporation, para poder entregar al tráfico público la sección de Santa Rosa á Maranganí, cuidando de cumplir las prescripciones del informe de Eléspuru. Se comisionaba al Director de Obras Públicas, para que, en representación del Supremo Gobierno, asistiera al acto solemne de la inauguración.

El 8 de abril de 1893, el representante de la Peruvian Corporation hizo presente que se hallaba terminada la sección de Maranganí á Sicuani, en virtud de lo cual el Gobierno dispuso que el ingeniero don Eduardo L. de Romaña la inspeccionase préviamente. Llenado este trámite y resultando de la inspección hallarse inconclusas algunas obras, el Gobierno, por decreto de 18 de julio de 1893, autorizó el tráfico provisional de la sección de Maranganí á Sicuani, mientras la Peruvian ejecutaba, dentro del plazo de 4 meses, que se le señalaba, las obras indicadas por el ingeniero, para que pudiera darse por cumplido el inciso B. de la cláusula 13ª del contrato de 11 de enero de 1890; siendo de su responsabilidad cualquier accidente que ocurriese en las secciones de Santa Rosa á Sicuani.

Finalmente, por resolución de 25 de enero de 1894 y llenadas las prescripciones del ingeniero Romaña, según lo manifestaba el ingeniero Eléspuru, se autorizó el tráfico definitivo por las dos secciones últimamente concluidas, entre Santa Rosa y Sicuani, con obligación de llenar las indicaciones del referido ingeniero.

El 16 de julio de 1896, el señor Presidente del Tribunal Mayor de Cuentas hizo conocer al Gobier[illegible] texto de las sentencias recaídas en el juicio de cuentas entre el Supremo Gobierno y don

támen de una comisión de ingenieros, compuesta por los se Gerrit S. Backus, Juan G. Meyer y Pedro Troost, la cual s claró en favor de la propuesta de Meiggs.

Sometidas, también, las propuestas, al dictámen de una con de comerciantes, formada por los señores Waldo Graña, Luis tier y Federico Yord, éstos opinaron porque debía conceder preferencia á Meiggs, sobre las mismas bases y condiciones est cidas en los contratos celebrados con él anteriormente.

En conformidad con estas opiniones y por resolución Sup fecha 2 de diciembre de 1871, se otorgó la concesión á don que Meiggs, para construir la línea, á partir de Juliaca, por l ma de S. 25.000.000; fijándose las mismas condiciones determin en los otros contratos que tenía celebrados. Aceptadas por Me el 15 de ese mismo mes, fué elevada á escritura pública con del día siguiente.

El 1° de marzo de 1873 y en cumplimiento de lo dispues el decreto de fecha 14 de diciembre anterior, la Junta Centr Ingenieros informó sobre algunas modificaciones introducida Meiggs, en el trazo de la línea, comparando el perfil primitiv el de los trabajos realizados, así como sobre la supresión de 4 tes y 1 túnel; disminuciones que traían como consecuencia economía de S. 1.040,856, sobre el presupuesto primitivo.

El empresario, al presentar el plano del trazo definitivo, gaba que había sufrido fuertes pérdidas en la compra del mat que ascendían á la suma de £ 900,000, motivadas por el alz los precios de éstos en el extranjero. (1)

Por decreto de 22 de agosto de 1874, se aprobó el plano la estación en Puno.

Nuevamente se contrató con Meiggs, el 24 de febrero de la terminación de las obras que había dejado inconclusas, siend teria del contrato las líneas de Arequipa á Puno y de Juliac Cuzco, sobre las que se hicieron variaciones en los contratos p tivos.

Arreglada la liquidación de cuentas, de tal manera que el bierno, de acreedor que era, se convirtió en deudor de Meig cumplidas por aquél todas las condiciones pactadas, éste no trabajo alguno; pero cargó en sus cuentas S. 6.000.000, suma que había renunciado expresamente, por ser esa una de las c

(1) No hemos podido averiguar cómo solucionaría el Gobierno este asunto.

Puente de Pulpera

Puente de Tirapata

ciones sustanciales de su propuesta aceptada el 24 de febrero de 1877.

En tales circunstancias le sobrevino la muerte; un Directorio, compuesto de los señores Juan Jacobo Backus, Minor R. Meiggs, Enrique H. Meiggs, Alejandro Robuston, Guillermo Busch y Cárlos Watson, que lo presidía y á quien el directorio le cedió sus derechos sobre los contratos que tenía celebrados don Enrique Meiggs, para la construcción y administración de los ferrocarriles, quedaba encargado de ejecutar los compromisos contraídos y las cláusulas de sus disposiciones testamentarias.

Watson, á su vez, hizo traspaso de los derechos que, en tal forma, había adquirido, á don Juan L. Thorndyke; transferencia que, á solicitud de éste último, fué aprobada por resolución Suprema fecha 14 de mayo de 1886; declarándose que tal aprobación no importaba, en manera alguna, el reconocimiento, por parte del Gobierno, del crédito que por S. 254.086'09, aseguraba Watson tener contra el Fisco, como valor de certificados por trabajos hechos; ni la liberación de las responsabilidades que, contra el mismo, pudieran resultar, del juicio que se le había mandado instaurar por el Tribunal Mayor de Cuentas. De un informe emitido por el doctor don Joaquín Capelo, Jefe de la Sección de Obras Públicas, por aquella fecha, parece ser que aquellos certificados de trabajos hechos en las líneas de Arequipa y Cuzco, habían sido ya pagados por la Caja Fiscal.

El 7 de agosto de 1886, el Ejecutivo celebró, *ad referendum*, un arreglo con Thorndyke, para la prolongación de la vía férrea de Santa Rosa—en donde había quedado—hasta Sicuani; y se procedió á celebrar el respectivo contrato que, constante de 34 cláusulas, fué elevado á escritura pública; obra que debía llevarse á cabo con sus propios fondos, sin gravámen alguno para el Fisco, comprometiéndose á dejar expedito el tráfico para pasajeros y carga, con sujeción á las reglas y condiciones establecidas y observadas en la construcción de los ferrocarriles de Mollendo, Arequipa, Puno y de Juliaca á Santa Rosa, en el término de 2 años hasta Maranganí y de 4 años hasta Sicuani, contados á partir de la fecha de la escritura. También se comprometía á llevar la línea hasta el Cuzco, cuando los rendimientos de la sección, construída hasta Sicuani, ofrecieran la posibilidad de costear siquiera los gastos que deberían hacerse en la del Cuzco.

En razón de haberse desaprobado este contrato por el Congreso, no consignamos las demás cláusulas, referentes á los derechos de

Thorndyke, quien continuó al frente de la administración de los Ferrocarriles del Sur, de conformidad con el contrato celebrado, todavía el 3 de febrero de 1877.

Por resolución legislativa del 25 de octubre de 1887, se declaró fenecida la administración de Thorndyke en los Ferrocarriles del Sur, de que se ocupaba el decreto del 12 de enero del 77, elevado á escritura pública el 3 de febrero del mismo año, contrato que fué transferido á éste en setiembre de 1885; encargándose al Ejecutivo que los recibiera, prévio inventario valorizado de su material fijo, rodante, estaciones, casas y demás existencias y los sometiera al sistema de administración, procurando la terminación de ellos con los fondos que pudiera obtener de su arrendamiento ó con las utilidades líquidas que dejara su explotación. En dicha resolución se encargaba al Ministerio Fiscal, iniciar las gestiones judiciales necesarias para exigir de los sucesores ó representantes de Meiggs, las responsabilidades que éste voluntariamente contrajo y las que fueron consecuencia de la falta de cumplimiento de sus obligaciones; dando cuenta de todo esto al Congreso.

El Ejecutivo, en cumplimiento de tales mandatos, y no habiendose recibido, hasta entonces, de las líneas de Arequipa á Puno y de Juliaca al Cuzco, terminada sólo hasta Santa Rosa, procedió á nombrar, por decreto de 29 de noviembre de 1887, una comisión interventora—continuando la administración por los ocupantes—compuesta de los señores Lautaro Cantuarias, Francisco de P. Boza y del ingeniero Ladislao Folkierski; quienes, en unión de los peritos que de su parte nombrase Thorndyke, procederían al exámen facultativo de las líneas, en virtud de los primitivos contratos y á la facción de los inventarios valorizados de las líneas. Se nombraron peritos por parte del Gobierno, para practicar estos trabajos, á los ingenieros Folkierski y Agustín Espinoza. Esta comisión de interventores y peritos, premunida de las instrucciones del caso y acompañada del señor Enrique Guimaraes, como secretario y del mecánico Manuel D. Pérez, partieron en diciembre de ese año á llenar su cometido, para lo cual se sirvieron, en parte, de los trabajos ya realizados por los señores Macario Llaguno y Ladislao de La Jara, nombrados en comisión por resolución del 30 de setiembre de 1886.

De estas medidas reclamó Thorndyke; pero, su reclamo fué rechazado el 23 de diciembre, por ilegal é inadmisible.

Durante los meses de enero á abril de 1888, la comisión de inter-

Puente de Sicuani

Puente de Calapuja

ventores y peritos tuvo que luchar continuamente para vencer todas las dificultades que les opuso la administración de Thorndyke, hasta que, el 1° de mayo siguiente, el Gobierno expidió un decreto declarando que, desde esa fecha, cesaba Thorndyke en la administración de los Ferrocarriles del Sur, así como también la intervención decretada el 29 de noviembre anterior y se nombraba administrador, por cuenta del Estado—que así, por fin, había logrado la recuperación de esas líneas—al ingeniero Folkierski; Superintendente é Inspector de Contabilidad, á don Lautaro Cantuarias y Cajero á don Francisco de Paula Boza. Los peritos nombrados por ese mismo decreto, debían proceder á la realización de las operaciones que se les tenía encomendadas, en unión de los que nombrara el administrador cesante, que lo fueron los señores Manuel Ugarteche y Gustavo Möller. El Ministerio Fiscal era nuevamente encargado de ejercitar acciones contra los representantes ó sucesores del constructor, por las responsabilidades en que había incurrido por incumplimiento de su contrato.

Por fin, el 6 de mayo, y por acta levantada en Arequipa en esa fecha, consta el acto de la recuperación y las medidas adoptadas por la nueva administración—extendida á la navegación del Titicaca—cuyos procedimientos fueron aprobados por el Gobierno en 13 de mayo y 30 de junio de ese año.

La cláusula 2ª del contrato de Cancelación de la Deuda Externa, celebrado el 11 de enero de 1890, cita, de los primeros, á los Ferrocarriles del Sur, entre los que deben ser entregados á los Tenedores de Bonos, por 66 años. Para dar, pues, cumplimiento á esta parte de lo determinado en dicha cláusula, el Gobierno nombró, con fecha 21 del mismo mes y año, al ingeniero don Agustín Espinoza, para que, en unión del comisionado que nombrasen los representantes de esos Tenedores de Bonos, que lo fué el ingeniero señor Felipe Arancibia, procediese á hacer la entrega de los ferrocarriles, prévios los inventarios valorizados de todo lo existente en cada una de esas líneas, hasta Santa Rosa.

Los inventarios fueron hechos y terminados el 24 de junio de ese año y la valorización de las líneas estimada—según acta fechada en Lima el 8 de agosto de 1890—en S. 25,822.906'47, deducidos ya S. 17,641'00, por el valor de los edificios de Mollendo que, de común acuerdo, quedaron excluídos de él. Por decreto Supremo del día siguiente—9 de agosto—fueron aprobados; entrando así, los Tenedores

de Bonos, en posesión de las líneas y asumiendo las responsabilidades que Thorndyke y Watson pretendían hacer pesar sobre el Gobierno, de conformidad con lo establecido en el inciso A. de la cláusula 19ª del rememorado contrato de cancelación.

Como el Supremo Gobierno no pudiera resolver por sí la petición del Conde Donoughmore, representante de los Tenedores de Bonos, proveniente de la imposibilidad en que se hallaba éste de arreglar las diferencias surgidas con los anteriores poseedores de los Ferrocarriles del Sur, en virtud de las reservas contenidas en el inciso G. de la cláusula 18ª del contrato de 11 de enero de 1890, envió esa solicitud al Congreso para que la resolviera como la estimase justo y conveniente á los intereses de la República y á la ejecución del contrato.

Por resolución del 26 de abril de 1892 y en vista del respectivo informe del ingeniero don Teobaldo Eléspuru, el Gobierno autorizó al representante de la Peruvian Corporation, para poder entregar al tráfico público la sección de Santa Rosa á Maranganí, cuidando de cumplir las prescripciones del informe de Eléspuru. Se comisionaba al Director de Obras Públicas, para que, en representación del Supremo Gobierno, asistiera al acto solemne de la inauguración.

El 8 de abril de 1893, el representante de la Peruvian Corporation hizo presente que se hallaba terminada la sección de Maranganí á Sicuani, en virtud de lo cual el Gobierno dispuso que el ingeniero don Eduardo L. de Romaña la inspeccionase préviamente. Llenado este trámite y resultando de la inspección hallarse inconclusas algunas obras, el Gobierno, por decreto de 18 de julio de 1893, autorizó el tráfico provisional de la sección de Maranganí á Sicuani, mientras la Peruvian ejecutaba, dentro del plazo de 4 meses, que se le señalaba, las obras indicadas por el ingeniero, para que pudiera darse por cumplido el inciso B. de la cláusula 13ª del contrato de 11 de enero de 1890; siendo de su responsabilidad cualquier accidente que ocurriese en las secciones de Santa Rosa á Sicuani.

Finalmente, por resolución de 25 de enero de 1894 y llenadas las prescripciones del ingeniero Romaña, según lo manifestaba el ingeniero Eléspuru, se autorizó el tráfico definitivo por las dos secciones últimamente concluidas, entre Santa Rosa y Sicuani, con obligación de llenar las indicaciones del referido ingeniero.

El 16 de julio de 1896, el señor Presidente del Tribunal Mayor de Cuentas hizo conocer al Gobier[illegible] texto de las sentencias recaídas en el juicio de cuentas entre el Supremo Gobierno y don

FERROCARRIL DE JULIACA A SICUANI

ESTACIONES

NOMBRE	Categoria de la Estación	Población á la que corresponde.	Distancia expresada en km. al origen de la linea.	Altura sobre el nivel del mar. Metros	TIEMPO QUE EMPLEA un tren ordinario para llegar á ella, partiendo del origen de la linea.	TIEMPO QUE EMPLEA un tren extraordinario para llegar á ella, partiendo del origen de la linea.
Juliaca	2.ª clase	Juliaca		3,825'24		40 kilómetros por hora en curvas y 50 kilómetros por hora en línea recta
Calapuja.	Paradero	Calapuja	22'50	2,829'80	$0^h 47^m$	
Nicacio	,,	Nicacio	33'80	3,856'33	1. 10	
Laro	,,	—	40'20	3,879'90	1. 24	
Pucará.	3.ª clase	Pucará	56'30	3,882'54	2. 08	
Tirapata.	,, ,,	—	67'50	3,880'40	2. 42	
Ayaviri.	,, ,,	Ayaviri	92'60	3,903'57	3. 41	
Chuquibambilla .	Paradero	—	109'00	3,910'00	4. 47	
Santa Rosa. . . .	3.ª clase	Sta. Rosa	151'50	3,992'88	5, 40	
Araranca	Paradero	—	151'90	4,127'00	6. 41	
La Raya.	,,	—	159'40	4,313'10	7. 19	
Aguas calientes. .	,,	—	169'90	4,038'60	7. 54	
Marangani. . . .	3.ª clase	Marangani	186'00	3,667'60	8. 47	
Sicuani	2ª clase	Sicuani	197'40	3,551'00	9. 30	
Checcacupe . . .	,, ,,	Checcacupe	238'40	3,450'00	12. 10	

la sección. Cumplida satisfactoriamente esa comisión, resultó como término de la sección el kilómetro 41 de la línea, alargándose así, en 400 metros, su extensión y aumentándose, por consiguiente, el valor de los trabajos en Lp. 920 más, sobre las Lp. 94,192 del presupuesto de Bentzon.

Habiendo manifestado la Peruvian que la sección de Sicuani á Checacupe se hallaba terminada, se comisionó, por resolucion de 21 de setiembre de 1906, al ingeniero Juan Velásquez Jiménez, para que la inspeccionase. Desempeñada esa comisión, se dispuso lo conveniente, por resolución del 15 de febrero de 1907, para el debido cumplimiento del contrato de construcción, obligando á la Peruvian á ejecutar, por su cuenta, todas las obras inconclusas, enumeradas en la citada resolución y á dejar expedita la línea con arreglo á las especificaciones técnicas de dicho contrato, bajo la vigilancia del ingeniero don Mariano Bustamante y Barreda.

Terminada provisionalmente la tántas veces citada sección, se contrató su explotación con la misma Corporación, en 19 de setiembre de 1906, habiendo comenzado el tráfico desde el 1º de enero de 1907, y pagado el Gobierno por ella Lp. 73,000'000.

Estos 41 kilómetros pueden aprovecharse pára el proyectado Ferrocarril Pan Americano.

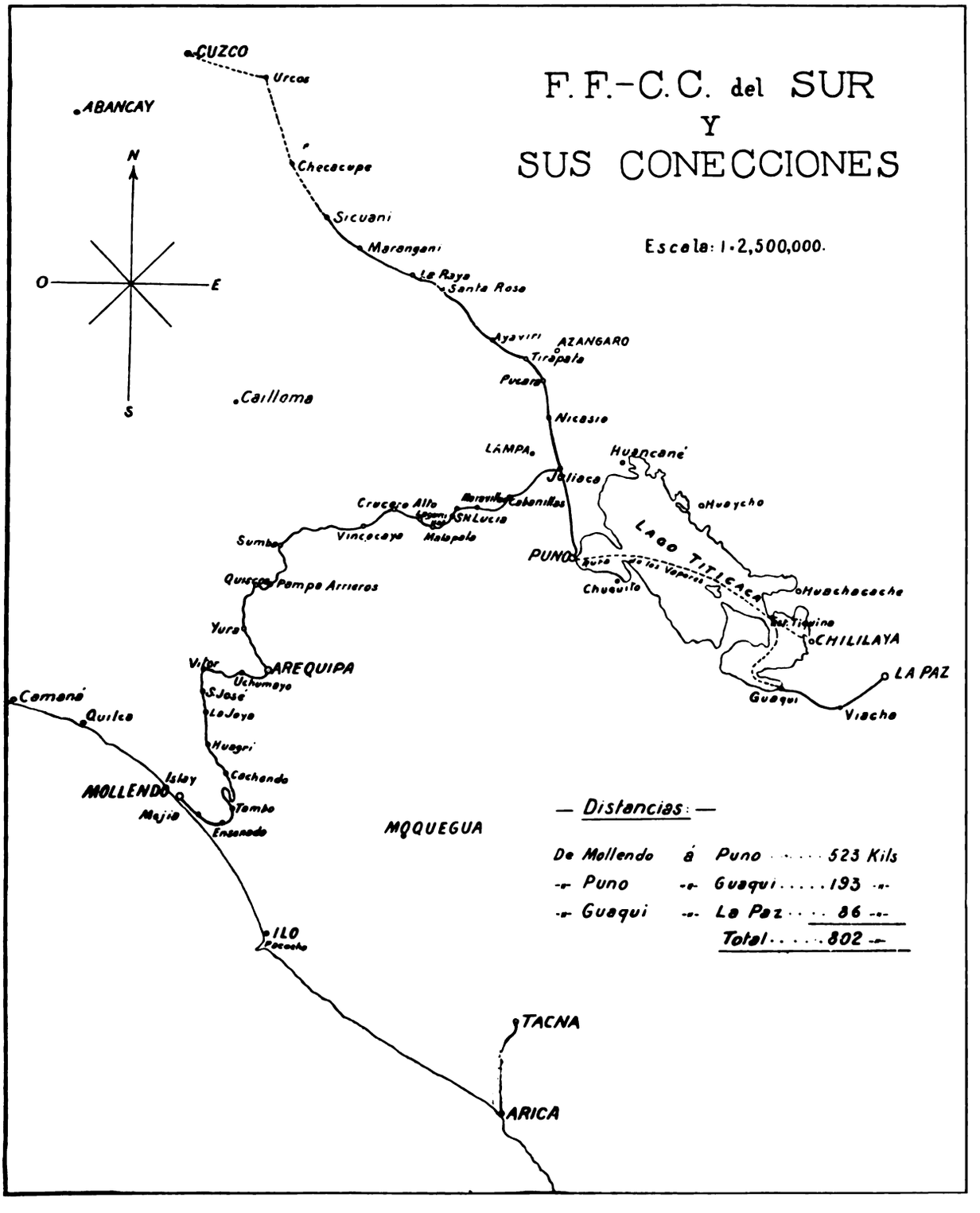
FERROCARRILES DEL SUR

COCHES PARA PASAJEROS

No. de coches iguales	CLASE		DIMENSIONES DE LA PLATAFORMA		Número de asientos	Estado de conservación	PESO
	1a.	2a.	LARGO	ANCHO			
6	6		13.00 m	2.85 m	58	Bueno	13100 kg.
2	2		9.75 ,,	2.85 ,,	40	,,	11000 ,,
5	5		6.50 ,,	2.85 ,,	28	,,	8800 ,,
3	3		3.40 ,,	1.90 ,,	16	,,	2800 ,,
2	mixtos		13.00 ,,	2.85 ,,	1ª 22 2ª 60	,,	12900 ,,
1	hotel		13.00 ,,	2.85 ,,	,,	,,	11000 ,,
1	para es-	peciales	13.00 ,,	2.85 ,,	,,	,,	11000 ,,
13		13	13.00 ,,	2.85 ,,	100	,,	11500 ,,
1		1	9.75 ,,	2.85 ,,	80	,,	10000 ,,
4		4	6.50 ,,	2.85 ,,	50	,,	8000 ,,
4	mixtos	2.ª y equipaj.	13.00 ,,	2.85 ,,	50	,,	11500 ,,

CARROS DE CARGA PARA ANIMALES y EQUIPAJES

Número de carros iguales	TIPO	Estado de conservación	DIMENSIONES		PESOS	
			Largo	Ancho	Tara	Neto
3 carros	equipaje	Bueno	7.30 m	2.85 m	7000 k.	13000 k.
1 ,,	,,	,,	9.75 ,,	2.85 ,,	8200 ,,	15000 ,,
9 ,,	,,	,,	15.85 ,,	2.85 ,,	11500 ,,	20000 ,,
148 ,,	bodegas	,,	8.50 ,,	2.85 ,,	9500 ,,	20000 ,,
1 ,,	,,	,,	3.40 ,,	1.90 ,,	3800 ,,	7400 ,,
130 ,,	planos	,,	8.50 ,,	2.85 ,,	8000 ,,	20000 ,,
31 ,,	para carbón	,,	8.50 ,,	2.85 ,,	8000 ,,	18000 ,,
11 ,,	,, animales	,,	8.50 ,,	2.85 ,,	9000 ,,	18000 ,,


F. F.-C. C. del SUR
Y
SUS CONECCIONES
Escala: 1-2,500,000.
CUZCO
Urcos
ABANCAY
Checacupe
Sicuani
Marangani
La Raya
Santa Rosa
Ayaviri
AZANGARO
Tirapata
Pucara
Cailloma
Nicasio
LAMPA
Huancané
Juliaca
Crucero Alto
Rabinillas
SN Lucia
Huaycho
Sumbo
Vincocaya
Malapata
PUNO
LAGO TITICACA
Quiscos
Pampa Arrieros
Chucuito
Huachacache
Yura
CHILILAYA
AREQUIPA
LA PAZ
Camaná
Quilca
Guaqui
Viacha
S. José
La Joya
Huaqui
Cachendo
Islay
MOLLENDO
Tambo
Majia
Ensenada
MOQUEGUA
— Distancias: —
De Mollendo á Puno ..... 523 Kils
-- Puno -- Guaqui ..... 193 --
-- Guaqui -- La Paz ..... 86 --
Total ..... 802 --
ILO
TACNA
ARICA

FERROCARRIL DE ARICA A TACNA

ESTACION DE ARICA

inoficioso detallar todas las demás condiciones que se fijaban en ese contrato. Bastará, solamente, el que digamos que el Gobierno del Perú, abonó al contratista, la suma de S. 2.000,000 en vales de 4½%, que le serían devueltos á los tres años de recibidos, en cualquier otro papel del Estado.

Concedióse, también, á Hegan, el derecho de transferencia; pero no á un gobierno extranjero y se le imponía, además, una multa de S. 25,000 para el caso de que no la concluyese en el término señalado.

Esa línea, según informe del ingeniero Luis Mario, fechado el 30 de junio de 1856, debería tener 38¾ millas inglesas ó sea más ó menos 62 kilómetros; pero, en realidad, su extensión es de 63 kilómetros.

Hegan hizo traspaso de sus derechos á una Compañía anónima, el 23 de mayo de 1857 y el 12 de setiembre del mismo año, el Gobierno declaró que la Compañía que había asumido los derechos y obligaciones de Hegan, podía libremente dictar sus estatutos.

El 15 de junio de 1859, se rebajó la tarifa de fletes á la mitad del valor fijado en el contrato de construcción y explotación, originándose, con tal motivo, una seria cuestión entre el Gobierno del Perú y los señores Diego Hainsworth, Juan Campbell, Cárlos L. Worn y Godofredo Abell, miembros del Directorio de la Compañía, en la que hasta medió una reclamación por parte del Gobierno de Inglaterra. Comprobado que fué que el ferrocarril producía mayor interés que el de 6½%, sobre S. 2.000.000 que el Gobierno se había comprometido á garantizar, es decir un 8¾%, terminó la controversia; cesando en agosto de 1864 la garantía del Estado.

Después de estos hechos, sólo dos resoluciones se expidieron relacionadas con esta línea: la de 10 de marzo de 1871, mandando pagar á la Empresa la suma de S. 60'40 por pasajes y fletes; y la de 21 de marzo del año siguiente, mandando que el Administrador de la Aduana de Arica continuara ejecutando á la Empresa, para el pago de lo que adeudaba, hasta esa fecha, al Gobierno, por derechos de muellaje á los artículos internados por ella, con destino al ferrocarril.

Vino la declaratoria de guerra con Chile, el 4 de abril de 1879; la lucha, después, con todos sus horrores; y el Tratado de Paz suscrito en Ancón; cesando, desde entonces, toda intervención del Perú en los actos de la Compañía Inglesa, explotadora del ferrocarril, suponemos que hasta el día.

Ojalá que al vencimiento de los 99 años de la concesión, el 6 de agosto de 1951, y orillados los desacuerdos que vienen dificultando la liquidación de los arreglos con nuestra vecina del Sur, en órden á la lucha del Pacífico, podamos ver el Ferrocarril de Arica y Tacna, reincorporado, también con ellas, al seno de la Patria.

Lima — Estación de La Exposición

Estación de La Punta

Callao - Chorrillos - Eléctricos

Desde el año 1890, en que se concedió privilegio por 10 años á don Estanislao B. Granadino, para establecer una red de *tranvía*, destinada á unir los distritos de la Capital, con los del puerto del Callao y los de la villa de Chorrillos, no se volvió á debatir el asunto de la comunicación, por tracción eléctrica, entre los indicados puntos, hasta el año de 1903, en que un grupo de capitalistas se propuso llevar á cabo la empresa, por el sistema de «trolley aéreo» y con dos vías, para evitar el choque de carros en sentido contrario.

Las respectivas concesiones fueron otorgadas por Supremas resoluciones de 12 de enero y 13 de marzo de 1903, para Chorrillos y Callao, respectivamente, por 66 años, sin privilegio; pasando, después de este tiempo, á ser de propiedad nacional, sin remuneración alguna, el primero de los nombrados y de la Junta Departamental el segundo; cuya empresa establecería y explotaría análogo servicio por 66 años, también, en las poblaciones del Callao, Bellavista y La Punta.

Por resoluciones de 13 de febrero y 2 de abril de ese año, se aprobó la transferencia hecha á favor de una sociedad anónima denominada «Tranvía Eléctrico de Lima á Chorrillos», con fecha 12 de enero anterior, por los concesionarios de la línea á Chorrillos y los estudios presentados para su ejecución. Por las resoluciones de 22 y 27 de julio del mismo año, se otorgaron idénticas aprobaciones; quedando constituída la Compañía del Ferrocarril Eléctrico de Lima y el Callao, cuyo Gerente es el doctor M. I. Prado y Ugarteche.

Por último, las resoluciones de 17 de febrero y 30 de marzo de 1904, autorizaron á la Compañía para establecer el tráfico provi-

Callao - Chorrillos - Eléctricos

Desde el año 1890, en que se concedió privilegio por 10 años á don Estanislao B. Granadino, para establecer una red de *tranvía*, destinada á unir los distritos de la Capital, con los del puerto del Callao y los de la villa de Chorrillos, no se volvió á debatir el asunto de la comunicación, por tracción eléctrica, entre los indicados puntos, hasta el año de 1903, en que un grupo de capitalistas se propuso llevar á cabo la empresa, por el sistema de «trolley aéreo» y con dos vías, para evitar el choque de carros en sentido contrario.

Las respectivas concesiones fueron otorgadas por Supremas resoluciones de 12 de enero y 13 de marzo de 1903, para Chorrillos y Callao, respectivamente, por 66 años, sin privilegio; pasando, después de este tiempo, á ser de propiedad nacional, sin remuneración alguna, el primero de los nombrados y de la Junta Departamental el segundo; cuya empresa establecería y explotaría análogo servicio por 66 años, también, en las poblaciones del Callao, Bellavista y La Punta.

Por resoluciones de 13 de febrero y 2 de abril de ese año, se aprobó la transferencia hecha á favor de una sociedad anónima denominada «Tranvía Eléctrico de Lima á Chorrillos», con fecha 12 de enero anterior, por los concesionarios de la línea á Chorrillos y los estudios presentados para su ejecución. Por las resoluciones de 22 y 27 de julio del mismo año, se otorgaron idénticas aprobaciones; quedando constituída la Compañía del Ferrocarril Eléctrico de Lima y el Callao, cuyo Gerente es el doctor M. I. Prado y Ugarteche.

Por último, las resoluciones de 17 de febrero y 30 de marzo de 1904, autorizaron á la Compañía para establecer el tráfico provi-

sional en las secciones comprendidas entre Lima y el Barranco (paradero del Parque) y Barranco á Chorrillos; quedando obligada la empresa á cumplir lo determinado en el informe del Director de Obras Públicas, en los plazos que allí se indicaban, reservándose la recepción definitiva de toda la línea, para cuando se hubiesen llenado las prescripciones contenidas en las dos resoluciones citadas.

La resolución del 26 de julio de ese mismo año, autorizaba el tráfico provisional de la línea al Callao, entre la Plazuela de San Juan de Dios, de esta ciudad y la esquina de la calle Paz Soldán, en aquel puerto; quedando obligada la empresa á ejecutar, dentro del plazo de 20 días, las indicaciones de carácter técnico, hechas en su informe por el ingeniero inspector.

Posteriormente, ambas Compañías se han unido, constituyendo con las del Alumbrado Eléctrico de la población, lo que ha dado en llamarse «Trust Eléctrico»; pero cuya denominación legal es «Empresas Eléctricas Asociadas»

Sub-estación de La Legua

FERROCARRIL ELÉCTRICO DE LIMA CALLAO Y LA PUNTA

TARIFAS

ESTACIONES	Distancias en kilómetros	PASAJES Por recorrido 1.ª	PASAJES Por recorrido 2.ª	OBSERVACIONES
De Lima á				
Callao ó viceversa	12'725	0.20	0.10	Los niños pagan con arreglo á la 2ª clase
La Legua ó Bellavista	7'083	0.10	0.50	
ó viceversa	10'360			
De La Legua ó Bellavista á				
Callao	5'640 / 2'365	0.10	0.05	
Del Callao á				
La Punta ó viceversa	2'450	0.10	0.05	
Chucuito ó Península ó viceversa	1'290	0.05	—	

FERROCARRIL ELÉCTRICO DE LIMA Y CHORRILLOS

TARIFAS

ESTACIONES	Distancias en kilómetros	PASAJES Por recorrido 2ª	PASAJES Por recorrido 2ª	OBSERVACIONES
De Lima á				
Barranco ó Chorrillos	10'150	S. 0.20	S. 0.15	Los niños menores de 10 años pagarán con arreglo á la 2ª clase.
ó viceversa	13'150			
Miraflores ó viceversa	7'100	0.15	0.10	
De Miraflores á				
Chorrillos ó Barranco	6'050	0.10	0.05	
ó viceversa	3'050			

EMPRESAS ELÉCTRICAS ASOCIADAS

Material rodante

FERROCARRILES	N.° DE COCHES	PESO
Urbano de Lima (desarrollo 33'100 kilómetros)	65 carros con	12 tnds. c u.
Eléctrico de Lima á Callao y La Punta	20 ,, ,,	18 ,, ,,
,, ,, Lima á Chorrillos	25 ,, ,,	18 ,, ,,

NOTA.—De conformidad con la Suprema Resolución de 12 de enero de 1903.

Chorrillos — Escuela Militar

Miraflores — Sub-estación

Chorrillos — Calle del tren

Un carro del Urbano

Lima á la Herradura = Eléctrico

De la última Memoria de la Dirección de Obras Públicas, tomamos los siguientes párrafos, que son, á nuestro juicio, suficientes para dar á conocer esta línea:

«Por resolución Suprema de 5 de junio de 1906, quedó aprobado el contrato que celebró la Municipalidad con la Compañía Nacional del Tranvía Eléctrico, para que ésta pudiera tender una línea en la ciudad, que empalmando con la de su propiedad á Chorrillos, atravesara parte de la Avenida Grau, siguiendo por el girón de Cotabambas, calles de Chacarilla, Corazón de Jesús, Fano y siguientes, hasta el final de la de Carrera, en el girón de Lampa. Abierta la Avenida Interior, la Compañía referida levantará su línea del mencionado girón de Lampa, y establecerá doble vía, para entrar y salir por dicha Avenida, ubicando la estación terminal antes de la intersección de la misma Avenida, con el girón de Carabaya.

Se ha hecho por cuenta de la Compañía, un corte y demás trazos para prolongar la calle de Cotabambas, hasta la de la Chacarilla, conservando el ancho de la primera; y está por hacerse la de la parte que hace esquina entre las calles de Corazón de Jesús y Fano, habiéndose iniciado ya el expediente de la materia.

En Chorrillos atravesará la quebrada de Tenderini, con un puente de 53 metros de luz; construcción que se encuentra adelantada.

El ancho de la línea es de 1 m. 44 y tiene de desarrollo 29 k. 718, como sigue:

Línea simple de la calle de Carrera á la de Chacarilla con

un desvío en la calle de San Antonio..... Kms. 0'974
Línea doble en la calle de Chacarilla hasta Chorrillos.
al finalizar la calle del Tren..... ,, 28'144
Longitud de la línea en la Factoría..... ,, 0'600

Además, la vía que partirá del final de la calle del Tren, hasta llegar á «La Herradura», tendrá 1 k. 500.

El tráfico se hará de 6 de la mañana á 12 de la noche. Si lo hiciera después de esta hora, no podrá cobrar más de cinco centavos, estipulados, por pasaje, dentro de la ciudad. Los carros partirán de los paraderos terminales, por lo ménos, cada quince minutos.—La concesión durará 24 años y vencido este término, el Concejo reasumirá, sin desembolso alguno, todo el material fijo destinado al servicio urbano, las estaciones, maquinarias, instalaciones ubicadas en la ciudad para generar, trasmitir y transformar la fuerza eléctrica.

Desde que se instale el tráfico, la Compañía pagará anualmente el 6% de su entrada bruta, por sus pasajes urbanos, aparte de las Lp. 1.819 que debe abonar al Concejo Provincial, como licencia, de la cual le ha entregado ya Lp. 1.000, debiendo pagar el resto por anualidades de Lp. 117, comenzando desde el 18° año de explotación de la línea.

Los trabajos casi se hallan terminados y dentro de poco se promete la Compañía pedir autorización para hacer el tráfico público.

Por lo demás, el Supremo Gobierno, inspirado siempre en los principios de justicia, ha resuelto con serenidad y recto criterio los complejos problemas que, con el fin de obstruir el desarrollo de esta Compañía, se le presentaron; y ha cuidado, también, de tomar todas las medidas que, á su juicio, contribuyan á facilitar el tráfico de la línea, con las mayores seguridades para el público y sin perjuicio de los derechos adquiridos por la otra Empresa del Ferrocarril Eléctrico, entre Lima y Chorrillos, como aparece de las resoluciones Supremas de 5 y 19 de octubre de 1906.

La línea de la Compañía Nacional será prolongada hasta la ensenada «La Herradura», pasando por un túnel de 208 metros y quedará terminada próximamente.

La Municipalidad de Lima negó á la Compañía Nacional, el permiso que ésta pidió para hacer entrar á la ciudad los carros que ha importado; fundándose, para ello, en que dichos carros son muy anchos y largos, para el tráfico de la población.

Esta Compañía pidió la revisión, ante el Gobierno, del acuerdo municipal; y prévios los trámites correspondientes, se declaró fundada la

revisión, por resolución Suprema de 9 de marzo de 1907, por cuanto resultó no haber sido sino insignificante la diferencia en las dimensiones de los carros de ambas compañías, lo que no constituye inconveniente para conceder el permiso solicitado y sí, provecho para el público, sin dañar intereses legítimamente adquiridos.

Ultimamente, por resolución de 24 de mayo, se ha modificado el trazo de la línea de la Nacional, entre el paraje «La Cruz de Limatambo» y la calle de Cotabambas, de esta capital, atravesando el barrio de la Victoria y sus inmediaciones.

Se consigue con este cambio: la supresión del puente sobre el río Huática; la ocupación del camino adyacente á dicho río; dejar en mejores condiciones de seguridad el cruce con la línea del Ferrocarril Inglés en el «Balconcillo»; y evitar el proyectado por la Compañía, entre sus dos vías, en las esquinas de las calles de Cotabambas é Inambari.

Desde luego, el ancho de la carretera entre el barrio de la «Victoria» y «La Cruz de Limatambo», no podrá quedar reducido á ménos de 7 metros libres, para el tráfico de vehículos.

Esta Compañía solicitó se declarase si á ella ó á la Empresa del Tranvía Eléctrico de Lima y Chorrillos, corresponde hacer los gastos de los cruzamientos definitivos, que la Nacional colocó en la esquina de la calle del Tren, en Chorrillos; y teniendo en consideración que cuando se implantó la línea de esta Empresa, ya existía la que es hoy de la Compañía Nacional y que esos cruzamientos se establecieron de manera provisional, pero con cargo de reformarlos, con arreglo á las prescripciones que, al respecto, contiene el Reglamento General de Ferrocarriles, se dispuso, el 24 de mayo de 1907, que á la Empresa del Ferrocarril Eléctrico de Lima y Chorrillos, corresponde hacer por su cuenta los gastos mencionados, así como los relativos á la conservación de los referidos cruces.

Esta disposición tiene carácter de general, para casos análogos, es decir: que la empresa del ferrocarril que establezca uno ó más cruces sobre otra línea, debe hacer los gastos de construcción, vigilancia y conservación de ellos.»

Reseñadas, como están todas las líneas férreas agrupadas en el cuadro final bajo la denominación de «Vía Normal», pasamos á ocuparnos de las demás líneas, de trocha angosta, muy variables, que se hallaban en explotación el 1° de enero del presente año.

Ferrocarriles en Explotación

(VIA ANGOSTA)

PIURA A CATACAOS

En 18 de enero de 1886, el ingeniero Rubén F. Dávila, se presentó al Gobierno, solicitando permiso para construir una vía férrea de trocha de 2 pies 6'', por tracción animal, que fuese más tarde reemplazada por de vapor, entre Piura y Catacaos, atravesando en su trayecto propiedades comunales, sin ningún sembrío, salvo algunos cuantos *algarrobos* que, naturalmente, existen en todo aquel Departamento.

De la memoria descriptiva del trazo preliminar, presentado por el peticionario, aparece que al desarrollarse la línea por terrenos enteramente llanos, las pendientes casi no existen y el movimiento de tierras tendría que ser insignificante, bastando tan sólo arreglar un poco el terreno y cortar algunos médanos de arena, de pequeñísima altura. El presupuesto de la obra estaba estimado en S. 56,230, con material rodante.

Con el dictámen favorable de la Sección de Obras Públicas y del Fiscal, el Gobierno expidió la Suprema resolución de 28 de febrero de 1887, concediéndo el permiso solicitado para la construcción, con arreglo al plano y especificaciones presentadas y con sujeción á las condiciones siguientes:

Derecho de posesión por 40 años, contados á partir de la fecha de la escritura; durante los primeros 10 años gozaría del derecho de exclusiva y terminados los 40 años de la concesión, pasaba la línea á ser de propiedad del Estado, con su material rodante, estaciones y obras accesorias, sin indemnización ni gravámen alguno. Concesión gratuita del uso de los terrenos de propiedad nacional, que fuesen

necesarios y, en el caso de tener que usar terrenos de propiedad particular, se declaraba la obra de utilidad pública, para los efectos de la expropiación forzosa, prévia indemnización justipreciada. Excepción de derechos de Aduana, para todo el material destinado á la construcción y explotación de la línea.

La concesión caducaría: si el contratista no firmase la escritura dentro de 1 mes de publicada esa resolución; si dentro de los [illegible] meses de celebrada la escritura, no presentaba los planos definitivos del trazo; y si dentro de 14 meses de la misma fecha, no quedaba terminada la obra. Regirían las mismas tarifas que para el ferrocarril de Paita á Piura.

Aclarada esta resolución por su ampliatoria del 15 de marzo de 1887, se declaró que el concesionario podía hacer uso, no sólo de la tracción animal sino también de la de vapor, electricidad ú otra cualquiera, que fuese apropiada y conveniente y que de los 14 meses de plazo que se le señalaba para concluir los trabajos, debía descontarse el tiempo que mediara entre la presentación de los planos definitivos y el día que se notificase al empresario la aprobación de ellos.

Por resolución Suprema de 5 de abril de 1888, se concedió á Dávila, por equidad, el perentorio plazo de 10 días, para presentar los planos definitivos á que estaba obligado por su contrato; previniéndosele que, si no cumplía con hacerlo, se rescindiría administrativamente la concesión.

El 2 de mayo siguiente, se ordenaba notificar á Dávila para que afianzara, á satisfacción del Gobierno, que daría principio á la obra en un plazo que no excediera de 4 meses, bajo pena de caducidad del permiso, en razón de que, habiendo transcurrido, hasta esa fecha, el plazo dentro del cual debió quedar concluida, no se había importado el material destinado á la construcción, limitándose á presentar los planos definitivos, cuya revisión teníase reservada.

El 14 de junio se reconoció como apoderado del concesionario, á don Herman Abrahamson, al que por resolución del 23 de julio siguiente, se le notificaba para hacer en la Caja Fiscal el depósito de S. 2.000 plata, en virtud de su allanamiento á prestar la fianza ordenada. El depósito se hizo el 3 de agosto, en documentos de crédito, equivalentes á la suma fijada.

Por resolución del 20 de ese mismo mes de agosto, se aceptó la transferencia hecha por Dávila, en favor de la casa comercial G. C. Cohen y Ca. de esta plaza, de su contrato de concesión y se obligaba

línea, el Gobierno concedió el permiso que le había denegado por la del 14 de marzo del año anterior, para que pudieran pasar por el puente de Piura, carros de carga y coches de pasajeros, con tracción animal, siempre que el peso de ellos no excediera de 10 toneladas métricas, según lo establecido en la cláusula 8a. del contrato de construcción de ese puente. La Empresa debía abonar, á la Junta Departamental, el cánon de S. 960 anuales, durante los tres primeros años, y de S. 600, en los siguientes.

Finalmente, á solicitud de don José Payán, representante de la Empresa del Ferrocarril de Piura á Catacaos, se expidió la Suprema resolución de 19 de noviembre de 1898, modificando la cláusula del primitivo contrato de concesión, de 28 de febrero de 1887, en el sentido de que la Empresa gozaría, en lo sucesivo, de la propiedad perpétua de la línea, en consideración de lo dispuesto en la ley autoritativa del 9 de noviembre de 1893, aplicable, en este caso, en cambio del privilegio que por la cláusula 3a. tenía, para la introducción libre de todos sus artículos, por todo el tiempo de la explotación; quedando, pues, también, modificada esta última cláusula, en el sentido de que después de trascurrido un año de la fecha de esta resolución, quedaría fenecido el derecho á que ella se refiere, estando obligada la Empresa á pagar todos los derechos respectivos.

Reseñados como quedan los antecedentes de esta línea, nos resta sólo agregar: que, hasta la fecha, se halla en explotación, sirviendo los valiosos intereses comerciales de aquellas comarcas; habiéndose concedido á la Empresa, por resolución de 25 de octubre de 1907, permiso para hacer los estudios necesarios para su prolongación hácia Sechura y Morropón, en el término de 6 meses y en conformidad con las disposiciones reglamentarias de Obras Públicas.

FERROCARRIL DE PIURA A CATACAOS

TARIFAS

Pasajes

De Piura á Catacaos, 10 kilom., 1.ª clase	S.	0.40
Id id id id 2.ª id		0.20

ESTACIONES INTERMEDIAS

De Simbilá á las Monteras, en 1.ª clase	0.20
Entre las estaciones principales y las intermedias, 1.ª clase	0.20
De Simbilá á las Monteras, 2.ª clase	0.10
Entre las estaciones principales y las intermedias, 2.ª clase	0.10

Carga

Arroz, maíz, menestras, azúcar, harina, chancaca y demás víveres, bulto hasta 46 kilos c.u.	0.10
Id. id. id. id. hasta 92 id. id.	0.25
Agua Florida, bulto de 4 cajas	0.15
Id. id. id. de 6 id.	0.25
Barricas hasta 300 id. id.	2.40
Cerveza, cajas de 4 docenas de botellas id. id.	0.25
Licores y vinos en cajas de 1 id. id.	0.10
Kerosene y alcohol en id. 2 latas id. id.	0.10
Paja toquilla, bulto corriente, id. id.	0.50
Pacas de algodón, hasta 92 id. id.	0.25
Id. id. id. 200 id. id.	0.55
Semilla de id. id. 100 id. id.	0.25
Velas, bultos de 4 cajas, id. id.	0.10

Mercaderías

Bulto ó cajón hasta 50 kilos c/u	0.15
" " " " 75 " "	0.25
" " " " 100 " "	0.40
" " " " 125 " "	0.50
" " " " 150 " "	0.60
" " " " 175 " "	0.80
" " " " 200 " "	1.00

Los bultos que pasen de 200 kilos y la madera, la caña picada, botijas, piscos, envases vacíos, cristalería y demás bultos ú objetos frágiles. } Precios convencionales.

Los artículos no expresados, se cobrarán según su clase en relación con los anteriores.

NOTA.—Los tranvías conducirán gratis la carga que va por este ferrocarril, si no dista más de dos cuadras de la línea.

FERROCARRIL DE PIURA A CATACAOS

ESTACIONES

NOMBRE	Categoria de la Estación	Población á la que corresponde.	Distancia expresada en km. al origen de la linea.	Altura sobre el nivel del mar. Metros	TIEMPO QUE EMPLEA un tren ordinario para llegar á ella, partiendo del origen de la linea.	TIEMPO QUE EMPLEA un tren extraordinario para llegar á ella, partiendo del origen de la linea.
Castilla ó Facalá	1ª	Piura	—	50 m.		
Catacaos	2ª	Catacaos	10 km.	40 ,,	30 m.	20 m.

LOCOMOTORAS

N.°	NOMBRE	Fabricante	Tipo	Fecha en la que entró al servicio por la. vez.	Servicio que hace	PESOS Equipada para el servicio de la locomotora	PESOS Equipada para el servicio del tender	Pares de ruedas acupladas	Presión normal de la caldera	Estado de conservación.
1	Catacaos	A. Koppel	Pequeño	Otbre. 27-1889	10 dias	7 Tonds.	½ Tonds.	2 pares	8 atmósferas	Bueno
2	Piura'...	,,	,,	Julio 23-1890	10 dias	,,	,,	,,	,,	,,
3	Grau.....	,,	,,	Setbre. 8-1903	10 dias	,,	,,	,,	,,	,,

COCHES PARA PASAJEROS

No. de coches iguales	CLASE 1a.	CLASE 2a.	DIMENSIONES DE LA PLATAFORMA LARGO	DIMENSIONES DE LA PLATAFORMA ANCHO	Número de asientos	Estado de conservación	PESO
2	2	—	22 piés c/u	6 piés c/u	20	Bueno	2400 kls.
9	—	9	17 ,, c/u	6 ,, c/u	20	,,	2100 ,,

CARROS DE CARGA PARA ANIMALES y EQUIPAJES

Número de carros iguales	TIPO	Estado de conservación	DIMENSIONES Largo	DIMENSIONES Ancho	PESOS Tara	PESOS Neto
1 Bodega	Pequeño	Bueno			1800 kls.	5500 kls.
12 Carros carga	,,	,,	15 piés c/u	4 piés 9 pgs.	1550 ,,	5000 ,,
1 ,, mortuorio	,,	,,	8 ,,	4 ,,	600 ,,	—

FERROCARRIL DE BAYOVAR A REVENTAZON

Descargando rieles en Bayovar

Gran corte cerca del Muelle

FERROCARRIL DE BAYOVAR Á REVENTAZÓN

TARIFA

No tiene. — Particular.

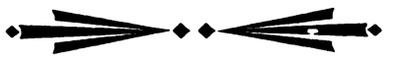
MATERIAL RODANTE

LOCOMOTORAS

2 . . . . . Peso 10,000 Kilos c/u.

CARROS

24 . . . . . Peso 6,000 Kilos c/u.



cumplir su compromiso ó para demostrar su propósito de usar de los derechos adquiridos; por lo cual el Gobierno declaró caduca la concesión, por decreto de 4 de marzo de 1872, otorgándola el 22 del mismo mes, en favor de don José Muro, que la había solicitado en los mismos términos y condiciones; pero, posteriormente, el 17 de julio, se le dió privilegio por 25 años también, para la construcción y explotación de las siguientes ramificaciones: De Pimentel á Lambayeque, Muchumí y Túcume, pudiendo prolongarla hasta Tucumo. Pacora, Jayanca y Olmos. De Pimentel á Zaña, pasando por Pátapo. Sipán, y Cayalti. De Pimentel, directamente á Picci y Ferreñafe, sin tocar en Lambayeque, ni en ningún otro punto de la línea que explotaba, con privilegio, la compañía del Ferrocarril y Muelle de Eten.

En vista de estas autorizaciones y privilegios, se suscitó una querella ante el Ejecutivo, entre Muro y Cossio: querella que fué sometida á la decisión de los Tribunales de Justicia, por decreto de 12 de febrero de 1873.

Por decreto de 30 de octubre de ese mismo año y habiéndose presentado los planos completos que reclamó la Junta Central de Ingenieros, para poder emitir su dictámen, se nombró en comisión al ingeniero don Alfredo Duval, para que reconociera é informara sobre el estado de los trabajos, con arreglo á las instrucciones que le dió dicha Junta.

Este ingeniero emitió su dictámen el 13 de diciembre del mismo año, en vista del cual el Gobierno concedió el permiso para la explotación, por resolución del 23 del mismo mes y año, en conformidad con lo estipulado en el contrato de concesión, cláusula 13ª, autorizando á Muro para entregar la línea construída al tráfico público.

Así continuó esta línea, en plena explotación, hasta el año de 1892, en que á mérito del arreglo que acababa de celebrar el representante de la empresa, con el doctor don José Pardo, por sí y por su señora madre doña Mariana Barreda viuda de Pardo, el 17 de marzo del indicado año, se presentó aquél, al Gobierno, demandándole permiso para levantar el material fijo del ramal construido entre Chiclayo y Lambayeque, para trasladarlo á un nuevo ramal, en proyecto, entre Chiclayo y Picci, hasta el lugar denominado «Vista Alegre», á fin de dar vida al Ferrocarril de Pimentel, con el arreglo celebrado, ya que la competencia que le hacía el de Eten, había colocado á la Empresa en difícil situación económica. Fué por esto que el Gobierno expidió la Suprema resolución de 5 de julio de 1897, concediendo el

		PIMENTEL A		CHICL
		Chiclayo 14 klms.	Lambayeque 24 kmls.	Lamb 10 k
Id. flacos ó pequeños		S. 40	S. 50	S.
Cocos de Guayaquil	100	1.50	2.00	1
Id. de Chile	qq.	10	15	
Cal		10	15	
Cuñetes de manteca	c.u.	10	12	
Cajoncitos sueltos de velas		05	07	
Damajuanas llenas		05	07	
Id. vacías		03	04	
Duelas para barriles	100	2.00	2.40	1
Id. id. barricas		2.20	2.45	1
Escobas	doc.	07	08	
Fierro fundido en piezas, hasta 4 quintales	qq.	10	15	
Id. en barras ó varillas		12	18	
Id. en piezas de 5 á 10 quintales		15	22	
Id. de 11 á 15 quintales		20	30	
Fardos de sacos vacíos, c.u. 400	c.u.	1.00	1.30	
Id. id. 300		60	75	
Frejoles en sacos	qq.	12	18	
Fideos en cajoncitos de una arroba	c.u.	06	07	
Id. en barriles ó cajones grandes	qq.	20	25	
Galletas en sacos ó barriles		15	20	
Garbanzos		12	18	
Ganado vacuno 1 á 4	c.u.	2.00	2.75	1
Id. id. 5 ó más		1.50	2.40	1
Id. lanar ó cabrío		20	25	
Harina	qq.	10	15	
Jora		10	15	
Jarcia y piola		10	15	
Jabón		10	15	
Kerosene, cajón de 10 galones	c.u.	10	15	
Ladrillos	100	60	80	
Lampas ó palanas, atado de una docena	c.u.	10	15	
Id. sueltas	doc.	12	18	
Leña	qq.	10	12	
Maíz en sacos	c.u.	24	34	
Miel	qq.	12	15	
Manteca en cajones		15	18	
Nueces		15	18	
Piscos llenos de una arroba	c.u.	16	24	
Pianos encajonados		5.00	6.00	
Papas	qq.	12	18	
Piedras de molino hasta 4 quintales		12	18	

FERROCARRIL DE PIMENTEL

ESTACIONES

NOMBRE	Categoría de la Estación	Población á la que corresponde	Distancia expresada en km. al origen de la línea	Altura sobre el nivel del mar—Metros	TIEMPO QUE EMPLEA un tren ordinario para llegar á ella, partiendo del origen de la línea.	TIEMPO QUE EMPLEA un tren extraordinario para llegar á ella, partiendo del origen de la línea.
Pimentel.....	1.ª	Pimentel	14	3	45 m.	40 m.
Chiclayo.....	2.ª	Chiclayo	14	25	45 ,,	40 ,,

LOCOMOTORAS

N.°	NOMBRE	Fabricante	Tipo	Fecha en la que entró al servicio por la vez.	Servicio que hace	PESOS Equipada para el servicio de la locomotora	PESOS Equipada para el servicio del tender	Pares de ruedas acupladas	Presión normal de la caldera	Estado de conservación.
2	Pimentel	Fairlie	Inglesa	1872	Trenes mixtos	25,000 K.	No tienen tender	2	100 Lbs	Viejas
3	Chiclayo	,,	,,	,,				2	100 ,,	,,

COCHES PARA PASAJEROS

No. de coches iguales	CLASE 1a.	CLASE 2a.	DIMENSIONES DE LA PLATAFORMA LARGO	DIMENSIONES DE LA PLATAFORMA ANCHO	Número de asientos	Estado de conservación	PESO
4	2	2	30' 8"	6' 10"	40	Medio servicio	Se ignora

CARROS DE CARGA PARA ANIMALES y EQUIPAJES

Número de carros iguales	TIPO	Estado de conservación	DIMENSIONES Largo	DIMENSIONES Ancho	PESOS Tara	PESOS Neto
24	Ingleses	Medio servicio	12'	6'	Se ignora	Se ignora

ETEN A "CAYALTI"

Los señores Aspíllaga Hermanos, propietarios del fundo agrícola «Cayaltí» del valle de Zaña, provincia de Chiclayo, pidieron autorización para construir una línea férrea, destinada al servicio particular del citado fundo, hasta el puerto de Eten, con el objeto de lograr con ella una fácil salida á sus productos.

Y como los estudios presentados al efecto, habían sido correctamente ejecutados, según la opinión del ingeniero Jefe de la Sección Técnica de la Dirección de Obras Públicas, se expidió la Suprema resolución de 29 de mayo de 1903, autorizando á los peticionarios para ejecutar la referida línea, que sería de su exclusiva y perpétua propiedad.

Para el caso se les cedía todos los terrenos públicos de libre disposición del Estado, que fueran necesarios y, además, una faja de 20 metros de ancho, á cada lado del eje del ferrocarril; señalándoseles el término de 6 meses para comenzar los trabajos y el de 18 posteriores para concluirlos, con liberación de derechos para los materiales precisos, determinados en la ley de 9 de noviembre de 1893.

Actualmente se halla en explotación; pero sin haber solicitado el permiso necesario para entregarlo al tráfico, prévia inspección facultativa.

FERROCARRIL DE ETEN A CAYALTI

Muelle de Eten

Interior de las oficinas de Cayaltí

FERROCARRIL DE ETEN Á CAYALTÍ

TARIFAS

No tiene. — (Particular.)

MATERIAL RODANTE

LOCOMOTORAS

3 . . . . . Peso 10 toneladas c/u.

COCHES

2 (Se ignora los detalles)

CARROS DE CARGA

6 abiertos . . . . . Peso 10 toneladas c/u.

4 furgones . . . . . ,, 10 ,, ,,

En la denominación anterior están comprendidos los siguientes ferrocarriles:

1º Salaverry á Trujillo y Ascope;
2º Huanchaco á Tres Palos;
3º Trujillo á Laredo y Menocucho;
4º Chicama á Pampas;

y, al reseñarlos cronológicamente, los iremos ligando entre sí, para su mejor comprensión:

El ferrocarril de Trujillo, destinado á hacer el servicio del tráfico de los ricos valles azucareros de Chicama y Santa Catalina, tiene por términos: del lado del mar, el puerto de Salaverry y del interior, el pueblo de Ascope, vecino á la sierra. En su trayecto pasa por Moche, Trujillo, Chicama y Chocope. Sus antecedentes históricos son los siguientes:

En 26 de agosto de 1869, fué aceptada la propuesta de don José G. García, para construir un ferrocarril que, partiendo de Malabrigo y pasando por Paiján y Chocope, tuviera su término en Ascope, con la condición, entre otras, de gozar del privilegio de explotarlo por 25 años y de la propiedad por 90; siendo todos los gastos por cuenta y riesgo del empresario y sin ninguna garantía del Gobierno.

Diez y ocho meses después—marzo de 1871—organizó García una sociedad, cuyo directorio fué compuesto por él, don Bernardo C. Canevaro, don José A. Castillo y don Felipe Barreda y Osma, siendo el Gerente don Emilio Piérola.

Antes de formarse esta sociedad, había sido también aceptada —27 de abril de 1870—la propuesta de don Juan M. Ugarte, para plantificar otro ferrocarril de Salaverry á Trujillo, siendo una de las condiciones del contrato, que la obra principiaría dentro de dos meses del otorgamiento de la escritura y terminaría á los dos años de comenzados los trabajos.

Habiendo oficiado el Prefecto de La Libertad—13 de octubre de 1870—que Ugarte aún no había dado principio al trabajo, se rescindió el contrato; pero, nueve días después, se suspendió la rescisión, quedando el convenio vigente.

Entonces, varios vecinos y propietarios de Trujillo, se presentaron al Gobierno pidiendo que, en lugar de los ferrocarriles de Malabrigo á Ascope, y de Salaverry á dicha ciudad, se construyese uno de Salaverry á Ascope, pasando por Trujillo, Chocope y Paiján. En consecuencia, se decretó—6 de mayo de 1871—la plantificación del ferrocarril de Salaverry á Chocope, pasando por Trujillo, con dos ramificaciones: una de Trujillo al Pedregal y otra de Chocope á Ascope, pasando por Paiján.

El Directorio del Ferrocarril de Malabrigo, pidió aclaraciones que motivaron la resolución Suprema de 16 de mayo de 1871, y con ellas la Junta General de Accionistas, que se instaló 3 días después, nombró de Directores á los dichos: García, Canevaro, Castillo, Barreda, don Arturo Heeren, don Nemesio Orbegoso y don José F. Ganoza y de Gerente á don Emilio Piérola.

A los siete meses de este suceso, don José G. García, en calidad de Gerente de los Ferrocarriles y fundándose en que los vecinos de Trujillo no habían cumplido con la suscripción prometida, ni el Gobierno prestado los S. 1.500,000 en bonos, que se le habían pedido, solicitó—6 de diciembre de 1871—ó que se declarase fenecido el contrato ó que se hicieran los ferrocarriles por cuenta del Estado. Y se resolvió—11 de enero de 1872—que el Gobierno haría por su cuenta el ferrocarril de Salaverry á Trujillo, Paiján y Ascope; el de Trujillo al Pedregal y el muelle-malecón y dique de aquel puerto.

En seguida—17 de enero de 1872—se reconoció á favor de la Empresa de los Ferrocarriles de Trujillo, la suma de S. 90,736'26, costo de los estudios, planos, terraplenes y otros gastos; la cual satisfaría el contratista, cuya propuesta se aceptase, á consecuencia de la convocatoria que, al mismo tiempo, se decretó.

La convocatoria comprendió la obra de un muelle-malecón y di-

Salaverry.

Muelle de Salaverry.

que de Salaverry, conforme á los planos y especificaciones del ingeniero Sieber; la construcción del ferrocarril de Salaverry á Trujillo y de un ramal al Pedregal y otro hasta Ascope, pasando por Chocope y Paiján.

Para hacer postura en la subasta, debía depositarse en la Caja Fiscal de Lima S. 100,000.

Don Manuel Justo Rubio, ofreció construir los ferrocarriles por S. 2.970,000.

Don Julián A. Aragüez, todas las obras designadas en la convocatoria, por S. 3.250,000 plata.

Don Pedro Heoner las mismas por S. 3.700,000 efectivo.

Don Francisco Raymundo por S. 3.500,000 plata sellada.

Don Modesto Basadre por S. 3.700,000 plata sellada.

Don José Flores Guerra y don Pedro Marzo por S. 2.000,335 plata; agregando á las obras designadas en la convocatoria, un muelle en Malabrigo.

Don Enrique Meiggs, por sólo los ferrocarriles, pidió S. 5.000,000.

Don José Muro S. 3.000,875 por todas las obras.

Los vecinos de Moche ofrecieron trabajar por la mitad de sus salarios, desde Salaverry á Trujillo, si se prefería á don Enrique Meiggs.

Las anteriores propuestas pasaron á una comisión de ingenieros, compuesta de D. Gerrit S. Backus, D. Alejandro Mieckinikóuski y D. Alfredo Duval, para que informase; y opinó que debía darse la preferencia á la propuesta de Heoner.

En seguida se remitió todo lo actuado á otra comisión, formada del doctor don Francisco García Calderón, D. Enrique Marriot y D. José del C García, los cuales discordaron en sus opiniones, pues, Marriot y García, creyeron que debía decidirse cuál propuesta era la más ventajosa, y García Calderón fué de parecer de que la comisión sólo tenía que formular las bases del contrato.

Hubo, en consecuencia, dos informes: el de Marriot y García, que recomendó la propuesta de Muro, y el de García Calderón, concretado á determinar las bases de un contrato, tomándolas de los que se habían celebrado para los ferrocarriles de Arequipa, Oroya y Chimbote.

Todas las ofertas fueron desechadas por el Gobierno—29 de abril de 1872—y se expidió nueva convocatoria por ocho días, exigiéndose, para hacer postura, un depósito de S. 50,000.

Concurrieron á ella don Francisco R. Meiggs, Flores Guerra,

Muro, Arias y Aragüez y don Pedro T. Larrañaga, cuyas propuestas fueron examinadas por los ingenieros Sieber, Mieckinikouski y de Cuartel y desechadas en seguida—15 de mayo de 1872—porque ninguna de ellas se había sujetado á las condiciones establecidas. Una resolución Suprema confirmó el anterior dictámen.

Al fin se aceptó—3 de junio de 1872—otra propuesta única, de don Pedro T. Larrañaga, cuyas sustanciales condiciones eran: El ferrocarril partiría de Salaverry á Trujillo (de donde saldría una ramificación para el Pedregal) y continuaría después de Trujillo á Chocope, de donde partirían otros ramales para Paiján y Ascope. La obra se haría según las bases y detalles del decreto de 17 de enero de 1872: Se construiría un muelle-malecón y dique en Salaverry, conforme á los planos del ingeniero Sieber. Los materiales serían de buena calidad. Intervendrían en la obra los ingenieros del Estado. En casos de discordia entre éstos y los de la Empresa, se llamaría á un dirimente, cuya decisión ejecutaría el contratista, so pena de rescisión del contrato. El Gobierno resolvería, oyendo á su ingeniero, las alteraciones del proyecto que fueran necesarias. El trabajo principiaría dentro de 30 días del otorgamiento de la escritura y concluiría á los seis meses, so pena de rescisión del contrato y multa de S. 200,000, en el primer caso, y en el 2º, bajo la multa de S. 30,000 por cada mes de demora. Por la suspensión del trabajo durante cuatro meses continuos, con tal que no proviniese de caso fortuito ó de fuerza mayor, podría el Gobierno rescindir el contrato, exigiendo del empresario reparación de daños y perjuicios. El empresario afianzaría la conservación de la obra durante dos años, contados desde que principiara el tráfico público. El Gobierno podía recibir la línea por secciones: entonces tendría facultad el empresario de servirse de las entregadas, para conducir gratuitamente los útiles de la línea: la entrega de ésta, ó de alguna sección, se haría prévio informe del ingeniero inspector, y constaría de actas firmadas por el representante del Gobierno, por el ingeniero y por el contratista. Este, podría introducir peones del extranjero, y el Gobierno garantizaría la excención, durante el trabajo, de todo servicio concejil ó militar, obligatorio para los nacionales. El Gobierno cedería los terrenos fiscales gratuitamente, ordenaría la expropiación de los particulares que fuesen indispensables y facilitaría la provisión del agua que se necesitase. Por el puerto de Salaverry se podrían introducir, libres de todo derecho, los artículos necesarios para la línea, y el empresario tendría facultad de

Estación de Trujillo.

Estación de Laredo

emplear sus trabajadores en la descarga y traslación de ellos. Pertenecerían al Gobierno, las minas, fósiles y antigüedades que se descubriesen. El precio del ferrocarril y muelle sería de S. 3.400,000, en dinero efectivo, pagaderos en este orden: A, el valor de todos los materiales comprados en Europa, á la presentación de las facturas, conocimientos y pólizas de seguros; y B, el resto por mesadas, en letras sobre Europa, prévia presentación de certificados del ingeniero, en que constase el valor de los trabajos ejecutados. Para asegurar el pago, se separarían del producto del último empréstito los S. 3.400,000, y no podrían aplicarse á otros objetos. De cada certificado se descontaría el 10%, que conservaría en depósito la Caja Fiscal de Lima; también se depositarían en ella, antes de firmar la escritura, S. 200,000 en dinero, que se devolverían cuando se presentase el primer certificado de trabajos, deduciendo los S. 90,736'25, crédito de la extinguida Empresa de los Ferrocarriles de Trujillo, el cual sería satisfecho por la Caja, en el acto de recibir el depósito de los S. 200,000, dos meses después de comenzados los trabajos. El empresario tendría en Salaverry rieles para tres millas; y, finalmente, para ceder sus derechos obtendría el consentimiento del Gobierno.

El día anterior al otorgamiento, ofreció don Manuel J. Rubio hacer él el ferrocarril y demás obras, por un 10% ménos del precio estipulado con Larrañaga; y aunque su solicitud fué elevada hasta una de las Cámaras, de donde volvió al Gobierno, ninguna resolución se expidió.

También ocurrió al Congreso don Julián A. y Aragüez; pero no obtuvo otro resultado que el dictámen de una comisión que pidió que se desechase la propuesta, por ser más onerosa que la de Larrañaga.

Un año se había cumplido desde que se firmó la escritura, cuando se elevó al Gobierno—1.° de julio de 1873—un memorial con muchas firmas, para manifestarle que, sin embargo de haberse entregado al contratista algunas sumas, la obra no avanzaba; siendo una de las principales causas, el obstinado empeño de algunos que querían una línea parcial de Ascope á Malabrigo y que habiéndose mejorado la situación de la República, por la realización del empréstito, el ferrocarril debía quedar concluido en el menor tiempo posible. El anterior memorial fué archivado.

De aquí resultó—22 de abril de 1875—una comisión nombrada en esta fecha y compuesta por el capitán de Fragata don Manuel

A. Villavisencio, el Capitán del puerto don M. Silva, el ingeniero Folkierski y los Presidentes de los Concejos Departamentales.

El 20 de mayo de 1876, se aprobaron los planos y especificaciones relativas al muelle, prévio informe de la Junta Central de Ingenieros, que introdujo, en unos y otras, algunas modificaciones.

Habiéndose concluido la sección de Chocope á Ascope, pidió el empresario, apoyado en el certificado del ingeniero Hermang—6 de noviembre de 1876—que se entregase al tráfico público esa sección y que se le diese, conforme al contrato, los S. 300,000 en bonos, deduciendo los S. 200,000 que se le habían adelantado: la Junta Central de Ingenieros, prévio informe de don Alfredo Siears, nombrado para que reconociese la obra, expuso que la línea podía entregarse al servicio público—28 de diciembre de 1876.

El 29 de agosto de 1878, el empresario manifestaba la necesidad de activar la reparación de los puentes de Chicama y Moche, refiriendose á un oficio anterior—29 de febrero de 1878—en que participaba que las avenidas habían causado graves daños en los ferrocarriles. La Dirección de Obras Públicas pidió informe á la Junta Central, la que acompañó el del ingeniero Folkierski, que había calculado en S. 101,960, el coste de la reparación.

En seguida, la misma Junta elevó á la Dirección de Obras Públicas—25 de noviembre de 1878—copia de un informe recaído en el recurso del empresario, en que había solicitado S. 100,000 para aplicarlos á la reparación, conforme al presupuesto del ingeniero Folkierski: el informe estaba reducido á que el Gobierno podía dar al empresario, en lugar de los S. 100,000 que había pedido, S. 81,000 con cargo á las reparaciones y nuevas obras del ferrocarril.

El Prefecto de La Libertad informó, el 8 de octubre de 1879, que aún faltaban 4 millas para que el ramal de Chocope á Paiján llegase hasta este último punto; y pedía que se obligara al empresario á que, cuanto antes, concluyese la obra, para que se mejorase el servicio de la administración pública, en incremento de la agricultura y para comodidad de todos.

En 1880, se efectuó la invasión chilena en éste, como en todos los lugares del territorio, que causaron en los ferrocarriles establecidos, considerables daños ó su total destrucción. Al de Trujillo le tocó perder por completo el puente de fierro sobre el río Chicama, constante de 26 tramos ó sea más de 600 metros de largo.

No bastó esto: el 21 de abril siguiente, se expidió otro decreto declarándose rescindidos los contratos celebrados con Larrañaga en 3 de junio de 1872, y 27 de julio de 1875, por multitud de razones y cargos que se detallan ampliamente en los 14 artículos considerativos en que se fundó esa resolución, siendo uno de ellos la suspensión de trabajos desde el año de 1877; habiendo quedado sin iniciarse el ramal de Chocope á Paiján y la estación de este último lugar. Quedaba, pues, así, establecida la Administración Fiscal del Ferrocarril, á cuyo frente estaba el señor Corrales Melgar desde el 4 de mayo siguiente.

Para hacer efectivas las responsabilidades del señor Larrañaga y conocer la manera cómo se había mejorado por él los intereses del Fisco, en orden á la dirección y explotación de la línea, se nombró en comisión á los señores Lucas León y Cárlos M. Pflücker y Rico, los que dieron cuenta de su cometido el 27 de octubre del mismo año.

Como el señor Miguel P. Grace, continuara gestionando el pago de sus créditos pendientes contra el ferrocarril, y después de varias conferencias con el Jefe de la Sección de Obras Públicas, se convino en que Grace los daría por totalmente cancelados, recibiendo en pago la suma de S. 50,000 de plata, que el Gobierno se obligaba á pagarle, permitiéndole introducir sus mercaderías por las Aduanas de la República, aplicando los derechos á la cancelación de este crédito. Este arreglo mereció la aprobación Suprema por decreto de 12 de diciembre de 1884.

En fin, el 5 de febrero de 1885, fué entregado el ferrocarril al nuevo contratista señor Eduardo C. Dubois, prévio inventario y conforme con las bases y condiciones propuestas por la Junta de Obras Públicas, para el arrendamiento, restauración y conclusión de las obras, formulado con fecha 24 de junio del año anterior.

El 11 de diciembre de 1885, quedó aceptado como interventor por parte de Butt Taylor y Co. de Londres, tenedor de los bonos de este ferrocarril, el señor Tomás Miguel de Cárdenas, nombramiento hecho por el representante de Butt, doctor Francisco García Calderón; y don Pedro Combe, por su propio derecho, en virtud de la autorización que les fué concedida por resolución Suprema fecha 14 del mismo mes.

El Congreso de 1887, dictó la ley del 25 de octubre, que promulgó el 15 de noviembre siguiente, mandando que el Poder Eje-

taba; reconsiderándose así el decreto ya citado, de fecha 6 de diciembre de 1886. Esta pretensión fué también desechada.

Con fechas 4 y 14 de mayo y 10 de octubre de 1888—á mérito de los respectivos pedidos de don Pedro Combe, por su propio derecho, don Francisco García Calderón, por Butt Taylor y Co. de Londres y la casa Grace Brothers y Co. por sí, solicitando el pago de intereses y amortización de los bonos que poseían, como parte de la emisión autorizada por decreto de 27 de julio de 1875—se dispuso que el Administrador Fiscal del ferrocarril, remitiera al Banco del Callao los fondos necesarios, de los productos líquidos, para el servicio de intereses de los bonos que poseían estos señores, montantes á las sumas de S. 260,000 nominales para el primero, S. 300,000 el segundo y S. 60,000 el tercero; debiendo hacerse el de amortización, extraordinariamente, á razón del 1%, á medida que se acumulasen fondos suficientes, después de pagados los intereses en el citado Banco y adjudicándose en sorteo á los que resultasen favorecidos.

Apesar de esto, don Pedro Combe entabló ante el representante de su Gobierno, el Ministro de Francia, una reclamación por denegación de justicia porque (decía Combe) no obstante las representaciones hechas en diversas ocasiones, no había podido obtener, conforme á las leyes del 75 y 87, el pago de los referidos bonos.

El 5 de agosto de 1889 y por renuncia del General Velarde, se nombró Administrador del Ferrocarril á don Nicanor G. Parró.

Llegó por fin el año de 1890, en que se dió término á los arreglos con los Tenedores de Bonos, para la Cancelación de la Deuda Externa, aprobándose el contrato de 11 de enero de ese año, en virtud de cuya 2ª cláusula debía hacérseles, también, entrega de este ferrocarril; para lo cual el Conde Donoughmore, representante de esos tenedores, solicitó el nombramiento del comisionado por parte del Gobierno, para la facción de los respectivos inventarios y entrega de la línea con sus ramales y obras accesorias.

En esa virtud fué nombrado como tal comisionado el ingeniero don Alejandro Guevara, por resolución fecha 21 del mismo mes y año.

El señor Guevara, en unión del señor Rolando H. East, ex-superintendente del ferrocarril citado, y personero ahora de los tenedores, procedió á llenar su cometido.

Esos inventarios valorizados, hechos por los dos comisionados, en unión del señor Nicanor G. Parró, Administrador Fiscal del Ferrocarril, el Prefecto del Departamento coronel don Federico Abrill y el

Hacienda Casa Grande

Hacienda Cartavio

doctor Cárlos A. Washburn, Juez de 1ª Instancia de la Provincia, ascendían á S. 802,239, según consta del acta levantada y suscrita en Trujillo el 8 de febrero del citado año; inventarios que fueron aprobados por Suprema resolución del 12 de mayo siguiente.

Desde esa fecha, la Peruvian Corporation administra el Ferrocarril de Salaverry á Ascope y parte de sus ramales; hallándose sujeto á las mismas condiciones que las demás líneas del Estado, en orden al arreglo celebrado el 20 de junio de 1907.

ASCOPE

Hacienda Roma

FERROCARRIL DE TRUJILLO

TARIFAS

ESTACIONES	Distancias en Kilómetros	PASAJES		CARGA		
Salaverry á		Por recorrido		Por tonelada de 1,000 kilos		
		1ª	2.ª	1.ª	2.ª	3.ª
		S	S.	S.	S.	S.
Trujillo	14.500	0.40	0.20	2.61	2.32	1.74
Chicama	47.000	1.40	0.70	8.46	7.52	5.64
Chocope	57.500	1.70	0.85	10.35	9.20	6.90
Ascope.	76.000	2.20	1.10	13.68	12.16	9.12

NOTA.—Los empleados públicos, civiles ó militares, que viajen en comisión del servicio público, pagarán la mitad de la tarifa; por el material de guerra y las tropas de la misma y los guardias civiles ó gendarmes gratuitamente. Se sujetarán al efecto, á las prácticas establecidas en el arreglo suscrito entre el Representante de la Peruvian Corporation y el Director de Obras Públicas, celebrado para el mejor cumplimiento de la cláusula 9.ª del Contrato de 11 de enero de 1890.

Para las líneas de Trujillo á Menocucho y de Chicama á Pampas—de propiedad particular—rigen las mismas tarifas que en la principal de Salaverry á Ascope.

FERROCARRIL DE SALAVERRY A ASCOPE

ESTACIONES

NOMBRE	Categoría de la Estación	Población á la que corresponde	Distancia expresada en km. al origen de la línea	Altura sobre el nivel del mar—Metros	TIEMPO QUE EMPLEA un tren ordinario para llegar á ella, partiendo del origen de la línea.	TIEMPO QUE EMPLEA un tren extraordinario para llegar á ella, partiendo del origen de la línea.
Salaverry.....	1.ª clase	Salaverry	Origen de la línea	4.75	—	—
Moche.....	Paradero	Moche	7.50	12.12	15 m	10 m
Trujillo.....	1. clase	Trujillo	14.50	38.20	30	20
La Cumbre.....	Paradero	Ninguna	36.	234.23	1 h 40	55
Chicama.....	1.ª clase	Chicama	47.	120.	2	1 h 10
Desvío Cartavio.	Paradero	Ninguna	48.90	118.	2 35	1 15
Chocope.....	1.ª clase	Chocope	57.50	113.	2 45	1 30
La Constancia...	Paradero	Ninguna	61.	112.	3 10	1 35
Casa Grande....	,,	,,	65.50	133.	3 25	1 42
Facalá.....	,,	Facalá	70.50	180.	3 40	1 50
Ascope.....	1.ª clase	Ascope	76.	225.	3 55	2 00

LOCOMOTORAS

No.	NOMBRE	Fabricante	Tipo	Fecha en la la que entró al servicio por la. vez.	Servicio que hace	PESOS Equipada para el servicio de la locomotora	PESOS Equipada para el servicio del tender	Pares de ruedas acupladas	Presión normal de la caldera	Estado de conservación.
1	Chimú...	H.K. Porter Cº	American	1874	Mixto	14 Tns.	7 Tns.	3	150 Lbs.	ueno
2	Trujillana	,,	,,	1874	Pasajeros	12 ,,	6 ,,	2	150 ,,	,,
3	Moche...	Baldwin Ltda.	,,	1875	Mixto	25 ,,	15 ,,	3	150 ,,	,,
4	Salaverry	,,	,,	1875	,,	25 ,,	15 ,,	3	150 ,,	,,
5	Chicama	,,	,,	1875	,,	25 ,,	15 ,,	3	150 ,,	,,
6	Chocope	,,	,,	1875	,,	25 ,,	15 ,,	3	150 ,,	,,
7	Ascope..	,,	,,	1878	Pasajeros	13 ,,	7 ,,	2	150 ,,	,,
8	Libertad.	,,	,,	1878	,,	15 ,,	10 ,,	2	150 ,,	,,
9	Manuelita....	,,	,,	1881	,,	11 ,,	5 ,,	2	150 ,,	,,
10	Sta. Catalina.	,,	,,	1898	,,	11 ,,	5 ,,	2	150 ,,	,,
11	Tranvía	John Fowler Cº	Inglés	1879	,,	5 ,,	3 ,,	2	140 ,,	,,
12	,,	,,	,,	1879	,,	5 ,,	3 ,,	2	140 ,,	,,
14	Otuzco..	Baldwin Ltda.	American	1905	,,	15 ,,	10 ,,	2	150 ,,	,,

FERROCARRIL DE SALAVERRY A ASCOPE

COCHES PARA PASAJEROS

No. de coches iguales	CLASE		DIMENSIONES DE LA PLATAFORMA		Número de asientos	Estado de conservación	PESO
	1a.	2a.	LARGO	ANCHO			
3	3		14. m	2.50 m	54	Bueno	Klgs. 12500
3		3	14. ,,	2.50 ,,	74	,,	,, 11525
4	4		12. ,,	2.50 ,,	41	,,	,, 8745
1	1		9.50 ,,	2.20 ,,	26	,,	,, 7120
1	1		7.50 ,,	2.50 ,,	12		
2		2	12. ,,	2.50 ,,	62	,,	,, 8050
2	2		5.60 ,,	2.10 ,,	16	,,	,, 1850
1	1		4. ,,	2. ,,	9	,,	,, 786
2	mixtos	mixtos	9.50 ,,	2.50 ,,	37	,,	,, 7520
1	,,	,,	9.50 ,,	2.50 ,,	12	,,	

CARROS DE CARGA PARA ANIMALES y EQUIPAJES

No. de carros iguales	TIPO	Estado de conservación	DIMENSIONES		PESOS	
			Largo	Ancho	Tara	Neto
3	Furgones.....	Bueno	14. m	2.50 m	11.080 Klgs.	9.000 Klgs.
2	,,	,,	9.50 ,,	2.15 ,,	7.650 ,,	8.000 ,,
1	,,	,,	11.20 ,,	2.35 ,,	8.225 ,,	8.000 ,,
25	Plataforma de fierro..	,,	8. ,,	2. ,,	5.350 ,,	10.000 ,,
45	Plataforma de madera	,,	8. ,,	2.30 ,,	4.300 ,,	9.000 ,,
20	Medias jaulas.....	,,	8. ,,	2.30 ,,	4.400 ,,	9.000 ,,
6	Jaulas.....	,,	8. ,,	2.30 ,,	5.500 ,,	9.000 ,,
5	Bodegas de fierro	,,	8. ,,	2. ,,	7.000 ,,	10.000 ,,
6	,, de madera	,,	8. ,,	2.30 ,,	6.500 ,,	9.000 ,,
2	Carros tanques.....	,,	6.50 ,,	2 30 ,,	9.000 ,,	10.000 ,,
1	,, ,,	,,	8. ,,	2.30 ,,	3.800 ,,	7.600 ,,
1	Jaula de equipaje.	,,	6. ,,	1.80 ,,	1.200 ,,	3.000 ,,
1	,, ,,	,,	3. ,,	1.60 ,,	525 ,,	1.000 ,,
1	Carro tanque	,,	3 80 ,,	1.70 ,,	2.200 ,,	4.000 ,,
1	,, ,,	,,	1.80 ,,	1.38 ,,	1.000 ,,	1.300 ,,
50	Plataforma de fierro .	,,	—	—	—	15.000 ,,

HUANCHACO A TRES-PALOS

Don Víctor Larco Herrera, uno de los fuertes hacendados del valle de Chicama, siguió un expediente ante el Concejo Distrital de Huanchaco, para construír con fondos propios una línea férrea de 14 kilómetros de extensión, entre el pueblo citado y el sitio conocido con el nombre de «Tres Palos», con el objeto de dedicarla al servicio particular de las haciendas «Chiquitoy», «Chiclín» y «Roma»; quedando así unida toda la línea, desde esta última hacienda, hasta el puerto ya citado.

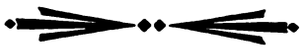
Elevado el expediente á conocimiento del Supremo Gobierno, por los Concejos Distrital de Huanchaco y Provincial de Trujillo, éste lo aprobó por resolución de 29 de mayo de 1897, introduciéndole algunas modificaciones y constituyendo, así, el respectivo contrato, que fué elevado á escritura pública el 28 de marzo del año siguiente. Entre las cláusulas principales citaremos: Explotación por el término de 50 años, á partir de la fecha en que, concluída, comience el tráfico. Libre uso de los terrenos fiscales ó municipales, que no sean caminos públicos. Excensión del pago de impuestos municipales para los materiales destinados á la obra. Facultad de transferir la concesión. Dar principio á los trabajos 6 meses después de firmada la escritura y concluírlos 18 meses después. Entregar la línea con su material rodante y accesorios al Estado, trascurridos 50 años de la explotación, en buen estado y sin remuneración alguna. Pagar al Concejo de Huanchaco, puntualmente, una mensualidad de S. 63 adelantados. Jurisdicción de los Tribunales de la República. La concesión quedaría sin valor ni efecto si el concesionario no observaba los términos pactados ó no manifestaba su alla-

namiento á lo dispuesto en la resolución que acabamos de citar terminada la línea, quedaba sin uso por más de 12 meses consecut

Practicada la inspección facultativa de la línea, por el inge don Julio F. Gálvez, nombrado al efecto por la Dirección de (Públicas, se entregó al tráfico en virtud de lo ordenado en la re ción Suprema fecha 3 de noviembre de 1898.

Necesitando la negociación azucarera «Roma», cruzar la principal de Salaverry á Ascope, le fué concedido á don Víctor I Herrera el permiso necesario, por Suprema resolución de 5 de ı de 1903, para efectuar el cruzamiento de dicha línea, entre los kil tros 63 y 64, estableciéndose las prescripciones de seguridad qı creyeran precisas.

Se halla, en la actualidad, en plena explotación.



HUANCHACO Á TRES PALOS

TARIFAS

ESTACIONES	Distancias en Kilómetros	PASAJES		CARGA EN GENERAL
		Por recorrido		Por tonelada de 1,000 kilos
Huanchaco á		1ª	1ª	
Tres Palos	14.000	0.20	0.10	S/. 1.60

MATERIAL RODANTE

LOCOMOTORAS

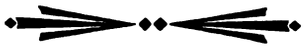
1 ..... Peso 18,000 kilogramos
1 ..... ,, 14,000 ,,

COCHES

1 Mixto — Asientos 80 ..... Peso 6,500 kilogramos

CARROS

	SUPERFICIE		B.	T.	N.
20 de	plataforma de 24' × 7'	Pesos	229.600	69.600	160.000
1	jaula ,, 24' × 7'	,,	12.230	4.230	8.000
1	furgon cerrado 24' × 7'	,,	12.330	4.330	8.000



TRUJILLO A MENOCUCHO

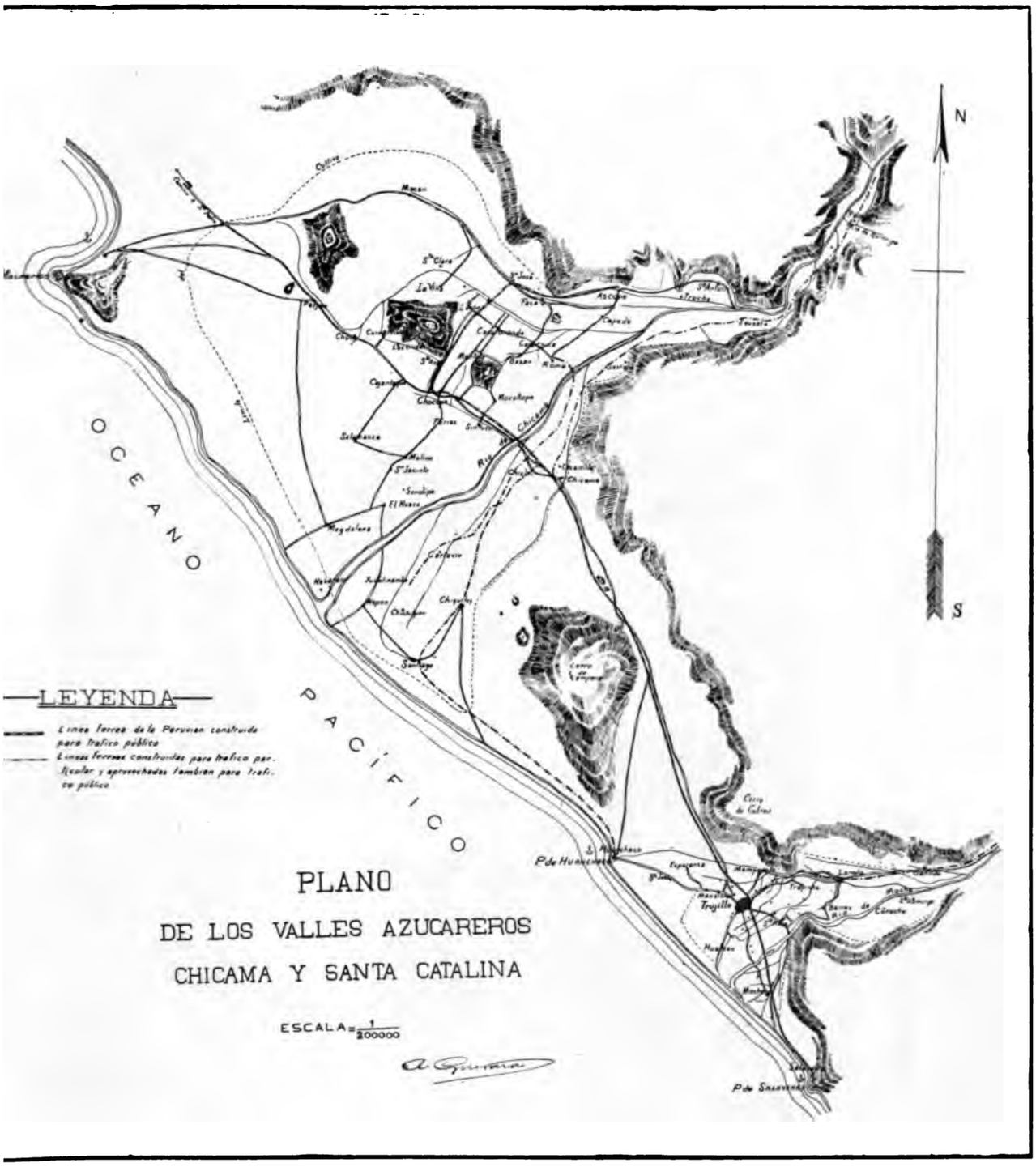
Con el objeto de trasportar los productos del valle de Santa Catalina, donde existen propiedades del señor José Ignacio Chopitea, la Peruvian Corporation construyó en 1906, una línea férrea, entre «Laredo» y la ciudad de Trujillo, con carácter meramente particular.

De la misma manera y con el mismo fin, el señor de Chopitea construyó, en esa época, otra vía férrea, entre sus fundos «Laredo» y «Menocucho»; midiendo ambas una extensión de 25'950 kilómetros.

Con referencia á la primera línea, diremos: que la Peruvian Corporation pretendió que el Gobierno la considerara como ramal de la de Salaverry á Ascope, para los efectos del inciso C. de la cláusula 13ª del contrato de 11 de enero de 1890; pero, el Gobierno, en atención á los fines enteramente particulares con que había sido construída y por otras razones más, se negó á esta pretensión, por resolución de 22 de junio de 1906, por lo cual y prévia inspección facultativa del ingeniero don Julio F. Gálvez, ordenada por la Dirección de Obras Públicas, fué entregado al tráfico público, en su verdadero carácter de particular, el ramal de Trujillo á Laredo, según permiso otorgado por resolución de 15 de noviembre del mismo año. Igual autorización se concedió al señor Chopitea, por resolución de 22 de junio de 1906, para la línea que había construído entre sus citados fundos, en prolongación de la de la Peruvian Corporation, de que acabamos de ocuparnos.

CHICAMA A PAMPAS

Casi al mismo tiempo que don Víctor Larco Herrera construía su línea de Huanchaco á «Tres Palos», la Peruvian Corporation efectuaba la construcción de otra vía férrea, entre la estación de Chicama y el desvío de Lezcano; en cuyo lugar empalma con la otra línea que, pasando por Zauzal, llega á Pampas, lugar situado en el interior del valle de Chicama. No tenemos noticia de las fechas exactas en que se construyó este ramal y el de Lezcano á Pampas, ni las de las resoluciones que autorizaron el libre tráfico por esas dos secciones, que, como las anteriores, tienen un fin puramente comercial y privado, destinado al servicio de transporte de los productos de la zona alta del citado valle.


N
S
OCEANO
PACIFICO
LEYENDA
Líneas ferreas de la Peruvian construida para tráfico público
Líneas ferreas construidas para tráfico par. particular y aprovechadas también para tráfico público
Trujillo
P de Huanchaco
P de Salaverry
PLANO
DE LOS VALLES AZUCAREROS
CHICAMA Y SANTA CATALINA
ESCALA = 1/200000

CHIMBOTE A TABLONES

La ley de 8 de noviembre de 1864, autorizó al Ejecutivo para contratar la construcción de un ferrocarril de Santa á Huaráz, garantizando un interés de 7% anual por 25 años; y en conformidad con ella se admitió como Empresario á don Juan Edmondson, por sí y á nombre de la compañía que había formado; con estas condiciones:

Fianza de $ 3,000 para concluír el trazo preliminar en un año, bajo pena de que, no haciéndolo, se rescindiría la concesión y se haría efectiva la fianza.

Ejecución de los estudios por dos ingenieros y sus auxiliares, debiendo contener el plano general de la línea, levantado á la escala de un centímetro por cada 50 metros, el perfil longitudinal, una memoria descriptiva ó explicación del proyecto y el presupuesto general de la obra.

Libertad del Gobierno para aceptar otra propuesta más ventajosa.

Exámen de los planos, informe y presupuesto, por la Dirección General de Obras Públicas, antes de verificar el trazo final.

Estudio de éste, por una Junta de Ingenieros.

Formación del proyecto de contrato por una comisión de comerciantes.

Adjudicación de la obra á la persona que ofreciese más ventajas al Estado, el que debería pagar el valor de los gastos hechos en el estudio de la línea, á todos los opositores que el Gobierno hubiese admitido.

Una resolución legislativa de 10 de julio de 1867, dispuso que se continuasen los estudios de la línea para llevarla de Chimbote ó San-

ta á la ciudad de Huaráz y la ley de 15 de enero de 1868, refiriéndose á la de noviembre de 1864, autorizó al Ejecutivo para la construcción, emitiendo bonos que ganasen un 6% de interés anual y tuvieran un 2% de amortización acumulativa, siempre que los empresarios los recibieran á la par, y convinieran en que la amortización principiase á los diez años.

Cuatro años después de la concesión á Edmondson, éste manifestó al Gobierno, que durante su ausencia en Europa, lo representaría don Ricardo Hartley, el que, á su turno, exigió que se le reconociera como apoderado, á mérito del poder que para ello exhibió en diciembre de 1868. En seguida, en febrero de 1869, trasmitió Hartley sus derechos á don Enrique Meiggs, á quien el Gobierno reconoció como cesionario.

Dos años más tarde, se convocaron postores para la construcción de la línea (15 de febrero de 1871) cuyo coste, calculado por el ingeniero Malinouski, ascendía á S. 38.000,000, fijándose 60 días de plazo y especificándose los detalles relativos á la formación del camino, vía, estaciones, material rodante, muelle de Chimbote, provisión de agua potable, telégrafo y postes kilométricos.

La propuesta de don José Bianchi, quien pidió en 22 de mayo de 1871, S. 36.000,000 en efectivo, fué desechada, porque el Gobierno creyó excesiva aquella suma; y la de don Dionisio Derteano y don Benito Valdeavellano, que ofrecieron en 6 de junio construir el ferrocarril, por S. 33.500.000, fué aceptada en 9 de junio, bajo estas condiciones:

Que la línea partiría de Chimbote, y terminaría en Recuay, pasando por Huaráz, Suchimán, Taquilpón, Yuramarca, Patos, Caráz, Yungay y Carhuáz.

En 8 de agosto del mismo año, ofrecieron construir el ferrocarril Montero Hnos. por S. 33.000.000, Tomás Lachambre y Co. por S. 32.500.000 y don Cipriano Correa, don Foción Mariátegui y don Fernando Ophelan, por S. 25.450.000; más un decreto Supremo del 16 de agosto, expedido con el voto del Consejo de Ministros, desechó todas estas propuestas, inclusive la de Derteano y Valdeavellano, á causa de existir, entre la última y el presupuesto de Hindle, una diferencia de S. 12.550,000; y se mandó rectificar los estudios.

En consecuencia, se expidió una nueva convocatoria, el 16 de setiembre, pidiendo propuestas cerradas, bajo las bases del decreto de 15 de febrero.

Con este motivo, Derteano y Valdeavellano, alegaron que su reamación no había sido resuelta y que, además de las razones exuestas en élla, el informe de los últimos ingenieros, que habían opiado que el ferrocarril no podía hacerse por cantidad menor que la stipulada por éllos, bastaba para que se llevase adelante su contrato.

Correa, Ophelan y Mariátegui, ofrecieron hacer el ferrocarril de la angosta por S. 24.950,000, y Derteano y Valdeavellano por . 24.750,000.

Ambas propuestas fueron examinadas por los ingenieros don Geit S. Backus, don Henry Weterinphan y don Alejandro Mieckzinibuski, quienes dijeron que la propuesta de Derteano y Valdeavellano a más ventajosa. En seguida todos los antecedentes pasaron á una omisión compuesta del doctor Francisco García Calderón, don José arrón y don Emilio Althaus, quienes formularon un proyecto de ontrato, el 10 de octubre y, pocos días después, se adjudicó la obra (13 octubre) á Valdeavellano y Derteano por la suma de S. 24.000,000.

Derteano y Valdeavellano, vistos los términos del contrato, mafestaron al Gobierno que temían acometer la empresa por sólo la uma de 24.000,000, y que habiendo don Enrique Meiggs manifestao voluntad de ejecutar la línea, por aquella cantidad, estaban disuestos á cederle sus derechos. El Gobierno, en consecuencia, adjudi la obra á Meiggs, el 6 de noviembre de 1871 y habiendo éste aceplo la adjudicación en 10 de noviembre y depositado los S. 500,000 garantía, se remitió todo lo actuado al escribano don Claudio J. arez, para que extendiese la escritura pública correspondiente, en 13 noviembre.

Por resolución Suprema, fecha 21 de febrero de 1877, se disponía ntrega á don Enrique Meiggs, de S. 4.000,000 en bonos especiales ipo de 75%, cuyo servicio debería hacerse, conforme á lo dispuesto las resoluciones del 12 y 24 de enero anterior, á principiar del 1º ulio siguiente, con los fondos que señalara el Gobierno, de acuerdo lo pactado en los artículos 2° y 3° de la 2ª propuesta de Meiggs, uya solicitud se dictó esta resolución. Ella vino á originar la reación de los primitivos contratos, celebrados para la construcción esta línea, quedando sancionada, como tal, la propuesta hecha por iggs, en 11 de agosto del 77, aceptada el 17 del mismo mes y de e ya nos hemos ocupado al reseñar la historia de los Ferrocarriles l Sur y Mineral del Cerro de Pasco.

A principio del año de 1878, fué destruida la línea en varios

puntos por las avenidas extraordinarias del rio Santa, quedando, por este motivo, expedito el tráfico sólo hasta Suchimán.

En los meses de mayo y julio de 1878, el Gobierno adoptó algunas medidas para proveer de fondos á Meiggs, en la cantidad de S. 971,622'55, en certificados salitreros, que se le acababan de entregar en calidad de préstamo; y con el fin de que no quedara en circulación sino la cantidad emitida legalmente, el Gobierno podría recibir, en defecto de esos certificados, otros que representaran la misma suma.

Como por decreto del 12 de enero de 1877, se había entregado á don Enrique Meiggs, en administración gratuita, el Ferrocarril de Chimbote á Yuramarca, la que fué aceptada por éste, con tal que no fuera de larga duración, el Congreso expidió la resolución del 14 de noviembre de 1887, declarando fenecida esa administración; debiendo el Ejecutivo proceder al recibo de la línea, prévio inventario valorizado de todo el material, estaciones y demás obras anexas, á fin de estar en aptitud de disponer lo conveniente para su mejor administración y conservación, procurando la terminación de el con los fondos que se pudiesen obtener de su arrendamiento ó con las utilidades líquidas que rindiese su explotación.

Se encargaba á los Fiscales de la Nación iniciar las acciones convenientes ante los Tribunales, para exigir de los representantes y sucesores de Meiggs, las responsabilidades que, voluntariamente, contrajo éste y las que fuesen consecuencia de la falta de cumplimiento de sus obligaciones; dando cuenta de todos los actos que practicase en cumplimiento de esta resolución.

El 6 de diciembre siguiente, y á mérito de la propuesta hecha por don Juan L. Thorndyke, se rechazó su pedimento de reconsideración, por no ser arreglado á la ley.

El Ejecutivo, en observancia de lo dispuesto en la resolución legislativa, fecha 14 de noviembre de 1887, expidió el decreto de 10 de enero del año siguiente 1888, encomendando á una administración fiscal la recepción é inventario de la línea, y á una comisión de ingenieros, la formación del presupuesto de coste, para la construcción del ferrocarril hasta Yuramarca, proponiendo las bases para darla en contrato. El Ministerio de Hacienda debería liquidar la cuenta de Meiggs con el Fisco, para deducir las responsabilidades que pudieran derivarse de no haber concluido, en los plazos estipulados, y después de haber sido pagado íntegramente, el ferrocarril de Chimbote á Yuramarca, como se pactó en 12 y

citar: el de don Abel Fernández de Paredes, para trasportar por ferrocarril 200 toneladas anuales de arroz, de su fundo «Tanguche», siempre que se le fijara la tarifa de S. 3 la tonelada de 920 kilos, que fué aceptado por resolución de 21 de mayo; y el contrato celebrado con los señores Valdeavellano y Hayball, para encargarse de las composturas de la línea entre los kilómetros 42'200 y 47'700 por la suma de S. 7,605; reembolsables con el valor de los trasportes según tarifa especial, rebajada en un 30%, que fué aceptado por resolución de 10 de junio. Estas obras fueron satisfactoriamente ejecutadas y aceptadas por resolución de 21 de octubre.

Llegado el año de 1890 y celebrado el contrato de cancelación con los Tenedores de Bonos, se expidió la Suprema resolución de 21 de enero, nombrando á don José M. Avellaneda para que, en unión de otro comisionado que debía representar á dichos tenedores, procediera á formular los inventarios valorizados de la línea, para con ellos dar posesión del ferrocarril.

En ese inventario, fechado en Chimbote el 23 de febrero de 1890 y suscrito por el comisionado del Gobierno señor Avellaneda, el de los Tenedores de Bonos, ingeniero Montgomery Backus y del Secretario de la comisión, don Reynaldo Angeldonis, se valorizó toda la línea, su material fijo y rodante, edificios y demás, en la suma de S. 3.400,600. Elevados á conocimiento del Gobierno el 1º de abril, fueron aprobados por resolución de 12 de mayo del mismo año.

Como consecuencia de las avenidas extraordinarias del año de 1891, se comisionó al ingeniero don Agustín Espinoza, para que practicase una inspección de la línea, á fin de conocer la gravedad de los daños causados por las aguas y proponer los medios necesarios para repararlos y evitarlos en lo futuro.

El 16 de enero emitió su informe y en el opinó porque es indispensable cambiar la ubicación de la línea construída por Meiggs siguiendo un trazo equivocado. El representante de la Peruvian hizo algunas observaciones á ese informe, en oficio del 19 de febrero y concluía prometiendo que se haría acopio de datos para determinar los puntos que deberían ser objeto de un estudio que señalase el camino que había de seguirse, de limitar los trabajos á reparaciones de carácter permanente, dejando la vía donde estaba ó haciendo modificaciones sustanciales en ella.

Estos hechos, probablemente, dieron origen á la Suprema resolución de 27 de setiembre de 1893, expedida en vista de un infor-

del ingeniero don J. E. Bonnemaison, por el cual y de con-
nidad con lo estipulado en la cláusula 13ª inciso D. del contra-
de 11 de enero de 1890, se obligaba á la Peruvian, bajo aperci-
iiento de ser penada conforme al artículo 15 del Reglamento
neral de Ferrocarriles, á ejecutar los trabajos necesarios para
orzar las defensas de la sección de la línea, desde el portachuelo
Vinzos á Suchimán, á fin de cubrirla de los ataques del rio
ıta ó, en cambio de esto, variar el trazo entre esos dos puntos
ıtro del plazo de 13 meses. A construir la línea telegráfica al
tado de la línea, colocando, al mismo tiempo, postes kilométricos,
ıtro del plazo de 9 meses; y á ejecutar las demás obras de repa-
ión y conservación que había señalado el ingeniero Bonnemaison,
ıtro del plazo de dos años; todos los cuales se contarían á par-
de la fecha de la citada resolución.

En virtud del contrato celebrado entre el Gobierno y los seño-
A. Puente y Leopoldo Arnaud, cuyos derechos transfirieron des-
s al señor Federico J. Schaffer, para la continuación del ferro-
ril de Chimbote á Recuay (de que nos ocupamos en su oportu-
ad al tratar de los ferrocarriles en construcción) el Supremo Go-
no cedió á estos señores, el uso de los terraplenes y demás tra-
os existentes entre Suchimán y Yuramarca; pero la Peruvian
poration, después de desistirse de la oposición que hizo al con-
o en referencia, prolongó la actual línea de Chimbote á Suchi-
ı, hasta el punto Tablones, distante de la anterior 5 kilómetros;
ar hasta donde llegan hoy los trenes.

Si la Empresa concesionaria del Ferrocarril de Chimbote á
uay, llega á formalizar un arreglo con la Peruvian, con respec-
á la línea de que nos hemos seguido ocupando, ésta pasará á ser
primera sección de aquél, mientras esté en vigencia el contra-
á favor de la compañía denominada «The Peruvian Pacific Rail-
y Co.», establecida en Londres.

Es de advertir, para terminar, que la Peruvian Corporation
bía perdido sus derechos para el usufructo del ferrocarril de
imbote á Suchimán, en virtud de lo establecido en la cláusula 3ª
contrato de 11 de enero de 1890, que no ha sido, ni podido
, modificada por el contrato celebrado entre el Gobierno y la
ruvian, el 20 de junio de 1907, en cumplimiento de lo dispuesto
la ley autoritativa de diciembre de 1906.

FERROCARRIL DE CHIMBOTE

ESTACIONES

NOMBRE	Categoría de la Estación	Población á la que corresponde	Distancia expresada en km. al origen de la linea	Altura sobre el nivel del mar—Metros	TIEMPO QUE EMPLEA un tren ordinario para llegar á ella, partiendo del origen de la línea.	TIEMPO QUE EMPLEA un tren extraordinario para llegar á ella, partiendo del origen de la línea.
Chimbote.....	Principal	Chimbote	0	2.76	—	—
Cambio Puente...	Paradero	,,	11	75.00	0^h 30^m	0^h 20^m
Rinconada.....	,,	,,	22	80.25	1 20	1 05
Vinzos	,,	,,	33	150.18	2 00	1 40
Suchiman.....	,,	,,	52	301.30	3 20	2 36
Tablones.....	Principal	,,	57	309.75	3 40	2 50

LOCOMOTORAS

No.	NOMBRE	Fabricante	Tipo	Fecha en la que entró al servicio por la. vez.	Servicio que hace	PESOS Equipada para el servicio de la locomotora	PESOS Equipada para el servicio del tender	Pares de ruedas acupladas	Presión normal de la caldera	Estado de conservación.
4	No tiene	Rogers	Mogul	1873	Mixto	29.440 k.	14.138 k.	3	150 Lbs	Bueno
5	,,	,,	,,	,,	,,	28.258	14 140	3	150 ,,	Kareparn.
6	,,	,,	,,	,,	,,	28.260	14 138	3	150 ,,	Bueno

COCHES PARA PASAJEROS

No. de coches iguales	CLASE 1a.	CLASE 2a.	DIMENSIONES DE LA PLATAFORMA LARGO	DIMENSIONES DE LA PLATAFORMA ANCHO	Número de asientos	Estado de conservación	PESO
1	1	—	9^m 46	2^m 15	25	Bueno	7360 kls.
1	—	1	9 46	2 15	38	,,	6348 ,,
1	Mixtos	Mixtos	9 46	2 15	29	,,	7093 ,,

CARROS DE CARGA PARA ANIMALES y EQUIPAJES

No. de carros iguales	TIPO	Estado de conservación	DIMENSIONES Largo	DIMENSIONES Ancho	PESOS Tara	PESOS Neto
12	Plataforma....	Bueno	6^m 90	1^m 83	3496 kls	10,000 kls
7	,,	,,	7 50	1 98	3772 ,,	12,000 ,,
3	Bodegas.....	,,	7 80	1 98	5300 ,,	12,000 ,,
1	Jaula.....	,,	7 80	1 98	5300 ,,	12,000 ,,
1	Equipajes.....	,,	9 46	2 15	5750 ,,	10,000 ,,

se establecen en dicho contrato. Pérdida del depósito en caso de no presentar los estudios ni comenzar los trabajos dentro de los términos señalados; quedando, además, por estos hechos, rescindido el convenio, sin lugar á ningún reclamo. Pago de multas mensuales de S. 200 por todo el tiempo que demorase la conclusión de las obras, salvo casos fortuitos ó de fuerza mayor, durante un año, comprobados á juicio del Gobierno; después de lo cual éste podría ó continuar cobrando las multas duplicadas ó rescindir el contrato administrativamente. Expropiar por su cuenta los terrenos de particulares que fuesen necesarios para la línea y sus dependencias. Transporte gratuito de las autoridades, agentes de policía rural ó urbana y la correspondencia, con sus conductores. Cobro de sólo la mitad de la tarifa á los empleados públicos, tropas y material de guerra. Jurisdicción de los Tribunales de la República. Exoneración de derechos á todo el material necesario para la línea y sus ramales, especificados en el inciso 3.° del artículo 1° de la ley de 9 de noviembre de 1893. Uso de los terrenos fiscales ó municipales, necesarios al establecimiento de la línea y sus dependencias. Derecho de expropiar los de particulares, de que se ha hablado, para lo cual el Gobierno le daría las facilidades necesarias, de acuerdo con la ley de la materia. Tarifas á razón de 3 y 1½ centavos por persona y en cada kilómetro, respectivamente, en 1ª y en 2ª clase; y para los fletes, 12, 10 y 8 centavos por tonelada kilométrica, según la clasificación, que se haría de común acuerdo, consultando los intereses del público y los del concesionario. Facultad para ir entregando al tráfico, parcialmente, las secciones que se fuesen terminando y para transferir este contrato con permiso del Gobierno.

Por resolución del 17 de junio de 1899 y no habiendo cumplido Bustelo con firmar la escritura correspondiente, se declaró caduca esta concesión y el Fisco entró en posesión del depósito constituido en la Caja Fiscal.

Dos días después, el 19 de junio, fué otorgada igual concesión á don Lucas M. Araujo, para el establecimiento de una vía férrea entre el puerto de Supe y la orilla del rio de Barranca, en el lugar denominado «La Cruz».—Las condiciones del convenio fueron las mismas que las pactadas con Bustelo, á excepción de las tarifas, que se fijaron en 6 y 4 centavos las de pasajeros y en 18, 16 y 14 las de carga, y el sistema de tracción que debía ser á vapor. Este contrato fué elevado á escritura pública el 18 de noviembre de 1900.

El 30 de ese mismo mes y año, se aprobó la transferencia de la ncesión, hecha en favor de don Alejo Bustelo y la respectiva escrira quedó extendida ante el Notario Oyague, el 4 de diciembre siiente.

El concesionario presentó, dentro del término fijado, los estudios la obra, los que, con el dictámen favorable del ingeniero señor Aranria, fueron aprobados por resolución fecha 31 de mayo de 1901.

De conformidad con lo establecido en el contrato, se liberaron de rechos los materiales llegados al Callao, en el vapor «Cacique», sen resolución del 31 de mayo citado.

Igualmente, y de conformidad con lo ofrecido, el Gobierno decla, por resolución del 12 de octubre de ese año, para los efectos de la propiación, que la obra era de utilidad pública; en virtud de lo cual llanados los propietarios del fundo «Tambo Viejo», señora viuda de yán é Hijos, se expropió una faja de terreno equivalente á 8480m².

Bustelo, á su vez, transfirió sus derechos y obligaciones, prévio rmiso otorgado por el Gobierno con fecha 7 de febrero de 1902, á a Sociedad denominada «Empresa del Ferrocarril de Supe á Banca», constituida por él y por los señores Pedro Vázcones, Franco García, Manuel Tello y Felipe Pomar.

Por fin y terminados ya los trabajos, la Empresa solicitó que se autorizara para entregar la línea al tráfico público; permiso que concedido el 10 de agosto de 1903, después de la inspección pracada por el ingeniero don Joaquín Rigau; señalándosele el plazo de mes para llevar á cabo las indicaciones hechas por el ingeniero y lenándose la devolución del depósito.

FERROCARRIL DE SUPE Á BARRANCA

TARIFAS

ESTACIONES	Distancias en Kilómetros	PASAJES		CARGA		
		Por recorrido		Por tonelada de 1,000 kilos		
Supe á		1.ª	2.ª	1.ª	2.ª	3.ª
		S.	S.	S.	S.	S.
Barranca	6.500	0.40	0.25	1.17	1.04	0.91
Tambo Viejo	12.000	0.70	0.50	2.16	1.92	1.68

FERROCARRIL DE SUPE Y BARRANCA

ESTACIONES

NOMBRE	Categoría de la Estación	Población á la que corresponde	Distancia expresada en km. al origen de la linea	Altura sobre el nivel del mar—Metros	TIEMPO QUE EMPLEA un tren ordinario para llegar á ella, partiendo del origen de la linea.	TIEMPO QUE EMPLEA un tren extraordinario para llegar á ella, partiendo del origen de la linea.
Barranca.	Principal	3,000 habitantes	6'500	138 mts.	20 m.	20 m.
Puerto de Supe. .	Secundaria	800 ,,	—	35 ,,	—	—
Tambo Viejo. . .	,,	3 ,,	12'000	—	50 m.	50 m.

LOCOMOTORAS

No.	NOMBRE	Fabricante	Tipo	Fecha en la la que entró al servicio por la. vez.	Servicio que hace	PESOS Equipada para el servicio de la locomotora	PESOS Equipada para el servicio del tender	Pares de ruedas acupladas	Presión normal de la caldera	Estado de conservación.
9727	"Gurl Vidal"	Jhon Fowler H	Inglés	Julio 5-1903	Dos viajes al dia en una extensión de 12 klms.	11,500 kgs.	700 kilos cargado con capacidad para 200 galones de agua	2 pares 24" de diámetro	120 lbrs	regular

COCHES PARA PASAJEROS

No. de coches iguales	CLASE 1a.	CLASE 2a.	DIMENSIONES DE LA PLATAFORMA LARGO	DIMENSIONES DE LA PLATAFORMA ANCHO	Número de asientos	Estado de conservación	PESO
2	2	—	12' c u	6'6" c u	20	Regular	2500 kls.
1 chico	—	1	8'	4"	10	Bueno	800 ,,

CARROS DE CARGA PARA ANIMALES y EQUIPAJES

Número de carros iguales	TIPO	Estado de conservación	DIMENSIONES Largo	DIMENSIONES Ancho	PESOS Tara	PESOS Neto
8	Americano	Regular	10' c/u	5'		2000 kls. c/u

SUPE A "SAN NICOLAS"

Don Enrique Barreda, Presidente del Directorio de la «Sociedad Agrícola San Nicolás», solicitó y obtuvo, por resolución del 23 de julio de 1898, permiso para construír una línea de uso privado, entre el nombrado fundo y el puerto de Supe.

Habiéndose efectuado la construcción dentro del plazo de un año, que se le señaló, la línea se halla actualmente en explotación, por cuenta de la Sociedad ya mencionada.

Río Pativilca á Paramonga

A solicitud del señor don Francisco Mendoza y Barreda, Director Gerente de la «Sociedad Agrícola Paramonga Limitada», el Gobierno le concedió permiso, el 11 de octubre de 1901, para construir un puente sobre el rio Pativilca y una vía férrea desde este puente hasta el fundo «Paramonga», con el objeto de facilitar el transporte de sus productos al puerto de Supe. Las citadas obras, de uso enteramente privado, deberían llevarse á efecto dentro del plazo de un año.

de queja, á la Representación Nacional, la que después de pedir informe al Ejecutivo, expidió una resolución legislativa el 30 de noviembre de 1870, disponiendo que el Gobierno otorgase la concesión con cargo de rebajar, por lo ménos, en un 10% la tarifa de trasporte que se hallaba vigente. Observada por el Ejecutivo esta resolución, el Congreso la promulgó el 30 de enero de 1871 y el Gobierno no tuvo más que hacer, que darle cumplimiento, expidiendo el decreto de 1° de agosto de 1872.

El ferrocarril se construyó y desde 1873 se halla en explotación.

CHANCAY A "PALPA"

Se concedió á don Ceferino Elguera la autorización que había solicitado para construir un ferrocarril de vía angosta y de tracción á vapor, entre su hacienda Palpa y el puertecito de Chancay, por decreto Supremo de fecha 23 de marzo de 1872 y bajo las bases y condiciones siguientes:

Que abonase, á justa tasación, los terrenos por donde pasara la línea, ya fuesen del Estado, de corporaciones ó de particulares. En caso de negativa por parte de estos últimos, el Gobierno ordenaría la expropiación forzosa, con arreglo á las leyes y á costa del interesado.

El concesionario debería hacer cercar, por su cuenta, los terrenos de cultivo por donde tuviera que pasar la línea, dejando expedito el curso de los canales, fabricando los puentes necesarios. No podría oponerse al cruce por otras líneas, llegado el caso, para lo cual adoptaríanse las medidas necesarias de seguridad. Entrega del ferrocarril al tráfico público, prévio reconocimiento por un ingeniero, que designaría el Gobierno. Conducción gratuita de los empleados y tropas. Se le concedió también permiso para construir un muelle en Chancay.

Don Santiago San Martín se presentó al Gobierno, solicitando también otro permiso, para construir un ferrocarril entre Chancay y Huaura, el que le fué concedido por decreto de 19 de abril de ese mismo año, pudiendo construir, sin privilegio alguno, los ramales que creyera convenientes, á los demás fundos del valle; pero, de acuerdo con sus propietarios y sin que esta concesión afectase en nada los privilegios de Elguera.

San Martín y Elguera celebraron, por ante el Notario C. J. Sua-

rez, una escritura por la cual el primero, hacía cesión al segundo, de los derechos que tenía adquiridos para este ferrocarril, por la suma de S. 5,000. Ese instrumento lleva la fecha del 24 de junio de 1872. Igualmente y por escrituras celebradas posteriormente, Elguera adquirió los terrenos que necesitaba de los fundos de los herederos de Dulanto y de la señora Reyes de Graña, con autorización de su esposo don Waldo Graña, pagando á los primeros sólamente la suma de S. 8,000, pues, la señora Graña se los cedió gratuitamente, sin más obligación, de su parte, que la construcción de algunos puentecitos de cal y ladrillo, para que las acequias cruzadas por la línea, no sufrieran algún deterioro.

Habiendo el concesionario don Ceferino Elguera, solicitado permiso para conectar su línea, en construcción, con la de Lima á Chancay, de propiedad del Estado, en la estación terminal comun en el citado puerto, le fué concedido ese permiso por resolución fecha 12 de agosto de 1875, pudiendo aprovechar, para el efecto, de los terrenos de propiedad nacional que fuesen necesarios; pero, á condición de seguir en todo, el trazo que le debía presentar la Junta Central de Ingenieros y de usar de los terrenos que dicha Junta demarcase, préviamente, como de propiedad fiscal; á fin de conseguir con estas medidas que la obra se hiciese debidamente y de evitar diferencias con los hacendados de aquellos lugares.

El 25 de setiembre de 1875, el ingeniero don J. Wakulski, comisionado en 17 del mismo mes por la Junta Central de Ingenieros, inspeccionó los trabajos ejecutados é informó en el sentido de que habían sido llevadas á cabo de conformidad con las estipulaciones de la concesión y con las condiciones técnicas que garantizaban un servicio correcto.

Elevado al Gobierno ese informe, por la Junta Central, se expidió el Supremo decreto de fecha 9 de octubre del mismo, autorizando á Elguera para entregarla al tráfico, con la obligación de adoptar todas las precauciones necesarias y las medidas de vigilancia y de seguridad comunes á esta clase de empresas, y á la observancia de los Reglamentos y disposiciones que se dictasen por las autoridades, para la policía de las líneas férreas.

El mismo concesionario reclamó ante el Concejo Departamental de las disposiciones contenidas en la Suprema resolución de fecha 27 de enero de 1875; reclamación que dió motivo al citado Concejo para solicitar la reconsideración de ella; pero, por la de 8 de abril del año si

Hacienda Palpa.

CHANCAY

guiente, fué declarada sin lugar, por hallarse aquella conforme en todo, con el espíritu y alcance del artículo 1° del Reglamento General de Ferrocarriles, dictado por el Ejecutivo en observancia de la ley de 14 de marzo de 1857. En dicho primer artículo, se declaraba terminantemente, ser de la exclusiva competencia del Ministerio de Gobierno todo lo relativo á la inspección, vigilancia, policía y buen régimen de las vías férreas.

Desde entonces, hasta esta fecha, no se ha vuelto á dictar resolución alguna que tenga relación con esta línea, de carácter particular, la que continúa en explotación á cargo de la «Empresa Agrícola de Palpa», haciendo un servicio regular de transporte de pasajeros y de carga entre las haciendas y el puertecito.

FERROCARRIL DE CHANCAY Á PALPA

TARIFAS

ESTACIONES	Distancias en Kilómetros	PASAJES		FLETES
		Por recorrido		
Del Puerto á		1.ª	2.ª	
		S.	S.	
Chancay.	2.000	0.10	0.05	Según tasas clasificadas en relación aparte
Huaral	13.000	0.60	0.35	
Palpa	25.000	1.10	0.65	

NOTA.—En las secciones de Chancay á Huaral y de Huaral á Palpa, se expíden pasajes por la mitad del valor fijado en la tarifa. Los precios son iguales tanto de subida como de bajada.

MATERIAL RODANTE

LOCOMOTORAS

1 "Raymondi" — cilindros 12" × 21". . . . . Peso 25,000 kilogramos
1 "Palpa" ,, ,, ... ,, 30,000 ,,
1 "Inés" ,, ,, ... ,, 25,000 ,,
1 "José Payán" ,, ,, ... ,, 25,000 ,,

COCHES

1 de 1.ª clase con capacidad para 40 pasajeros
2 ,, 2.ª ,, ,, ,, ,, 40 ,, c/u.
1 ,, ,, ,, ,, ,, ,, 12 ,,
1 mixto ,, ,, ,, 20+20 ,,

CARROS

18 plataforma de madera . . . . . .
6 ,, ,, fierro . . . . . .
3 de cajón . . . . . .
1 bodega . . . . . .
4 jaulas . . . . . .
} peso 10,000 kilos c/u.

FERROCARRIL DE CHANCAY Á PALPA

Tarifa de fletes [Por todo el recorrido]

Arroz	qq. S.	0.12
Azúcar	”	0.12
Almidón	”	0.12
Aceitunas en pisco	@	0.15
Aceitunas en saco	qq.	0.15
Atados ó barras de acero	”	0.15
Alambre de toda clase	”	0.15
Arados grandes	c.u.	1.20
Id. medianos	”	0.60
Afrecho	qq.	0.12
Aguardiente del país, 60 galones	c.u.	0.80
Anclotes	”	0.10
Alfagías de roble	”	1.20
Algodón aprensado	qq.	0.15
Bateas de lavar	doc.	0.40
Baldes de fierro ó madera	”	0.30
Barretas	”	0.30
Barriles vacíos, hasta 20 galones	c.u.	0.15
Id. Id. Id. 60 Id.	”	0.30
Id. Id. Id. 90 Id.	”	0.50
Id. Id. Id. 120 Id.	”	0.80
Betun	qq.	0.15
Brea	”	0.15
Bacalao	”	0.15
Cal	”	0.15
Cebada	”	0.12
Cigarros y cigarrillos	”	0.25
Cerdos por jaula de 18 ó 20		8.75
Cerveza en barriles ó cajones de 3 docenas	c.u.	0.30
Cohetes, fardos de 12 cajoncitos	”	0.50
Carretas	”	8.00
Corchos tamaño corriente	”	0.20
Cueros de res el ciento		7.00
Cajones de licor, una docena botellas	c u.	0.30
Cuarterolas, hasta 40 galones	”	0.25
Cuarterones, 4 á 4 ½ el ciento		5.00
Cedro, caoba, tablas, etc., etc., cada 1,000 piés		5.00
Canela	qq.	0 15
Cacao	”	0.15
Café	”	0 15
Cera	”	0.15
Cobre en barras ó planchas	”	0.15
Clavos en barriles ó cajones	”	0.15
Cemento romano	”	0.15
Cola	”	0.15
Carbón de piedra	”	0.20
Coca	”	0.15
Cominos	”	0.15
Charqui	”	0.15
Chalona	”	0.15
Durmientes el ciento		8.00
Duelas	c.u.	0.08
Damajuanas vacías	doc.	1.50
Id. con líquido, 5 galones	c.u.	0.30
Escobas sueltas	”	0.01
Envases mayores de 60 galones, galon		0.03
Estaño en barras ó planchas	qq.	0.15
Fierro de diversas clases	”	0.15
Fajas de cuero	”	0.15
Fruta fresca ó seca	”	0.15
Fideos en cajoncitos	c.u.	0.03
Goma zapote	qq.	0.12
Galletas	”	0.12
Grasa	”	0.15
Harina	”	0.12
Hielo	”	0.15
Jabón	”	0.15
Jarcia	”	0.15
Jamones	”	0.15
Ladrillos á fuego	”	0.15
Lana	”	0.15
Líquidos en envases de 5 á 120 galones	galon	0.02
Lampas	doc.	0.30
Menestras	qq.	0.15
Munición	”	0.15
Manteca	”	0.15
Mantequilla	”	0.15
Maquinaria liviana	”	0 15
Nueces	”	0.15
Orégano	”	0.15
Papas	”	0.12
Petates en rollos	c.u.	0.30
Pasas en cajoncitos	”	0 10
Pianos de manubrio	”	3.00
Pipas ó toneles, regulares de capacidad	c.u.	0.01
Pintura preparada y en polvo	qq.	0.15
Pimienta	”	0.15
Plomo en barras ó planchas	”	0.15
Quesos en barriles ó cajones	”	0.15
Ruedas y ejes para carretas, el par		2.00
Rieles	qq.	0.20
Semilla de algodón	”	0.12
Sardinas en cajones	c.u.	0.25
Sacos vacíos	por 25	2 00
Soda en barriles ó cajones, 3 á 4 docenas	c.u.	0.20
Sebo	qq.	0.15
Sal común	”	0.15
Sal de soda	”	0.15
Salsas chinas	”	0.15
Té en cajones	50 ℔	0.20
Id Id más de 50 ℔ en proporción		
Telas, fardos de 8 piezas	c.u. S.	0.50
Tarsana	qq.	0.15
Tiza	”	0.15
Víveres de toda clase	”	0 12
Vidrios planos tamaño corriente el cajón		0 40
Vino del país, barriles de 60 galones	c.u.	0.80
Zinc en planchas	qq.	0.20

Servicio de carros extraordinarios

Máquinas y coches mixtos, de Palpa al puerto	40.00
Máquinas y cochesitos	30.00
Cochesito de bajada	10.00
Carro de bajada	8 00

NOTA.—Las maquinarias y bultos de más de 4 á 10 quintales de peso, pagarán el doble de la tarifa; de 10 á 15, triple; de 15 á 20, cuádruple; por más de 20 quintales, flete convencional.

Las mercaderías que no estén especificadas en esta tarifa, pagarán por asimilación.

Los bultos para las haciendas intermedias de Huarál hácia abajo, tienen el 10 por ciento de rebaja.

El Gobierno se reservaba el derecho de expropiar administrativamente el ferrocarril y sus dependencias, después de vencido el 10º año de su explotación, pagando el valor de las obras á justa tasación.

Para que la Compañía pudiera entregar la línea al tráfico público, debía solicitar permiso del Gobierno, arreglando de común acuerdo las tarifas.

Nulidad de la concesión si la Compañía no cumplía con ejecutar los trabajos en el plazo señalado.

La escritura se celebró el 12 de diciembre de 1899.

La explotación de la línea, construída con materiales de la fábrica Koppel, fué autorizada por resolución de 30 noviembre de 1900, prévia inspección practicada por el ingeniero de Estado don Santiago M. Basurco, y se halla, en la actualidad, haciendo el servicio de las minas de la empresa citada.

FERROCARRIL DE CASAPALCA A «EL CÁRMEN»

TARIFAS

No tiene. — Particular.

CARROS DE CARGA

16 volcadores y de plataforma con peso de 1,500 y cargan 2,000

Total . . . . . 3500 kilos c/u.

En 4 de enero de 1866, don Estevan Crosby solicitó y obtuvo del Gobierno, permiso para construír un ferrocarril desde el puerto de Cerro Azul hasta la villa de Cañete, con ramificación á sus haciendas.

Las condiciones del contrato celebrado con el ingeniero Crosby, que no tenían carácter alguno de privilegio, se declararon generales y sirvieron de base para las demás propuestas que se presentaron, lo cual se hizo saber del público por aviso inserto en «El Peruano» el 7 de enero de 1866.

Vencido el término dentro del cual debió haberse terminado la obra, sin que se hubiesen hecho ni aún los trabajos preparatorios, se declaró insubsistente, por resolución del 4 de octubre de 1867.

El 13 de abril de 1870 y á propuesta de don Juan Miguel Montero y Rosas, se le concedió permiso para construir un muelle en el puerto de Cerro Azul y un ferrocarril á vapor, que partiendo del indicado puerto terminase en Cañete. Las condiciones más notables que se fijaron en el contrato fueron:

La construcción solicitada debía hacerla Montero por su cuenta, costo y riesgo y se le daba simple permiso para extender ramales á las haciendas de dicha provincia.

Se le concedió privilegio exclusivo por 25 años; vencido este plazo seguía la empresa explotándola como propiedad particular por 99 años, concluídos los cuales pasaría á ser de propiedad del Estado.

Durante el término del privilegio, nadie podría construír otra línea entre Cerro Azul y Cañete.

Cesión gratuita de los terrenos de libre disposición del Estado pa-

ra la línea y sus otros accesorios y, en cuanto á los terrenos municipales, de Beneficencia ó particulares, el Gobierno facilitaría su adquisición por los medios legales determinados para las expropiaciones.

Plazo de 6 meses para principiar la construcción y de 2 años para concluirla; más si esos trabajos no empezasen ó concluyesen dentro de dichos plazos, caducaría la concesión.

La entrega de la línea al tráfico público, prévia inspección por un ingeniero del Gobierno.

Excensión de derechos fiscales ó municipales para los materiales que se destinasen á la construcción de la línea y sus dependencias.

Transporte por la mitad de la tarifa de los empleados del Gobierno, tropa; y valijas del correo gratis.

Las tarifas deberían fijarse y aprobarse por el Gobierno, antes de entregar la línea al tráfico público.

Excensión del servicio militar á los empleados de la empresa; y finalmente:

No se impondría á la empresa más contribuciones que las establecidas para los ferrocarriles en general.

Esta concesión surtió sus efectos, pues, la empresa construyó la línea y el muelle, que están en explotación hasta la fecha.

Tambo de Mora á Chincha-Alta

El Gobierno, en uso de la facultad que le concedió la ley de 9 de noviembre de 1893, expidió la resolución de 4 de marzo de 1897, otorgando á don Eduardo Juan Prew, permiso para construir un ferrocarril entre el puerto de Tambo de Mora y Chincha Alta; se concedió, también á Prew, facultad de explotarla á perpetuidad, una vez terminada con sujeción á los planos que presentase al Gobierno para su aprobación.

Se le señalaba el plazo de 60 días, después de aprobados los estudios, para dar principio á los trabajos de construcción; y un año más para su terminación.

Depósito de S. 50,000 en la Caja Fiscal, para garantizar el cumplimiento del contrato.

Multa de S. 1,000 por cada mes de demora en principiar ó continuar los trabajos.

Exclusiva de explotación durante los primeros 10 años; pero no tendría derecho á impedir el cruce de sus líneas.

Uso gratuito de los terrenos de libre disposición del Estado que no fuesen caminos públicos, necesarios para las obras.

Protección del Gobierno para lograr la expropiación de los terrenos de propiedad particular.

Excensión de derechos fiscales durante el tiempo de la construcción.

La línea sólo podría entregarse al tráfico, prévia inspección de un ingeniero y permiso del Gobierno.

Las tarifas se fijaban así:

Pasajes por persona y kilómetro.

1ª clase..... 0.03
2ª clase..... 0.01'5
Flete por tonelada kilométrica.
1ª clase..... 0.12
2ª clase..... 0.10
3ª clase..... 0.08

El servicio de pasajes y fletes por cuenta del Estado, se haría por la mitad de la tarifa y la conducción de valijas sería gratis.

Facultad de transferir el contrato con permiso del Gobierno. Jurisdicción Nacional. Durante el término de la explotación entregaría al Fisco el 5% de los rendimientos líquidos.

Por la resolución de 22 de marzo del mismo año, se modificó el contrato en el sentido de que, en lugar de hacer la entrega del 5% de los rendimientos líquidos, entregaría anualmente S. 500; y se le denegó el pedido de alza de las tarifas en diez veces el valor establecido.

Por resolución de 18 de agosto, se aprobaron los estudios revisados por el ingeniero Camilo Márquez y por la de 10 de setiembre de 1897, se reconoció á don Federico Amat como á concesionario del ferrocarril, autorizándosele para transferir su contrato á la compañía que había organizado, compuesta de los señores Estevan Ferrando, G. S. Sangster, Leopoldo Bracale, Ismael D. Bielich y don José M. Cilloniz.

Con motivo de esta petición se resolvió, como regla general, que si otorgada una concesión á determinada persona ó empresa, resultase que éstos la habían conseguido para otros, por ese sólo hecho se declararía caduca la concesión, quedando á favor del Fisco el depósito hecho.

Nuevamente, el 9 de julio de 1898, se aprobó la transferencia hecha por Amat á favor de una compañía explotadora del ferrocarril de Tambo de Mora á Chincha Alta.

Por resolución de 2 de agosto de 1898, se aprobaron los pliegos en que constaba la clasificación de mercaderías para el cobro de las tarifas; y por la de 13 de octubre siguiente se autorizó el tráfico público de la línea, después de la inspección practicada por el ingeniero don Agustín Espinoza, con cargo de llenar las indicaciones determinadas en su informe.

En 1900 la empresa pidió autorización para construir dos ramales: de la estación de Tambo de Mora al nuevo establecimiento de

FERROCARRIL DE LIMA A HUACHO

Huacho

Muelle de Huacho

FERROCARRIL DE CASAPALCA A "EL CARMEN"

Fundición de Casapalca

ERROCARRIL DE TAMBO DE MORA A CHINCHA ALTA

Puente de "Agua Dulce"

maderas de Feraldo Nagaro y Co. y á la bodega de Bianchi, denominada «Bodega Colorada», fundándose en el acuerdo favorable del Concejo Distrital de Chincha Alta, fecha 28 de noviembre de 1899.

El Gobierno se la concedió por resolución de 19 de enero, con cargo de sujetarse al informe y planos del ingeniero don Felipe Arancivia; siendo de cuenta de la empresa la adquisición de los terrenos necesarios que fuesen de propiedad particular.

Fué aclarada la resolución anterior por la de 16 de febrero de 1900, en el sentido de que, en el permiso que se le había otorgado para establecer dos ramales, se hallaba comprendido un otro ramal, de la «Bodega Colorada» á la «Bodega de Santo Tomás», según el trazo del ingeniero Arancivia; y por la resolución del 8 de junio de 1900, se rebajó á S. 250 la primera anualidad de S. 500, estipulada en el contrato de marzo de 1897, vencida el 13 de octubre de 1899.

Habiendo sufrido la empresa serios quebrantos, poco después de establecida, tanto por las innundaciones ocurridas, como por el poco tráfico. el Gobierno, por resolución de 30 de abril de 1904, le ha exonerado por 5 años del pago de la anualidad de Lp. 50 á que se hallaba obligada.

FERROCARRIL DE TAMBO DE MORA A CHINCHA

ESTACIONES

NOMBRE	Categoria de la Estación	Población á la que corresponde	Distancia expresada en km. al origen de la linea	Altura sobre el nivel del mar—Metros	TIEMPO QUE EMPLEA un tren ordinario para llegar á ella, partiendo del origen de la linea.	un tren extraordinario para llegar á ella, partiendo del origen de la linea.
Tambo de Mora.	Principal	Tambo de Mora	0.00	13.0^{m}		
Sunane.....	Paradero	Chincha Alta	5.318	64.0^{m}	0^{h} 15^{m}	0^{h} 9^{m}
Chincha Alta...	Principal	,, ,,	11.920	91.120	0 32	0 18

LOCOMOTORAS

No.	NOMBRE	Fabricante	Tipo	Fecha en la que entró al servicio por la vez.	Servicio que hace	PESOS Equipada para el servicio de la locomotora	del tender	Pares de ruedas acupladas	Presión normal de la caldera	Estado de conservación.
1	Chincha.	Rogers	Midge	Agosto 1899	Alternado	15 Ton.	0.6 de T.	2	140	Bueno
2	Tambo de M.	,,	,,	Marzo 1901	,,	16 ,,	0.6 de T.	2	140	,,

COCHES PARA PASAJEROS

No. de coches iguales	CLASE 1a.	2a.	DIMENSIONES DE LA PLATAFORMA LARGO	ANCHO	Número de asientos	Estado de conservación	PESO
1	1	—	38 piés inglés	7½ piés inglés	42	Bueno	6700 kg.
2	—	2	30 ,, ,,	7⅓ ,, ,,	62	,,	4600 ,,

CARROS DE CARGA PARA ANIMALES y EQUIPAJES

Número de carros iguales	TIPO	Estado de conservacion	DIMENSIONES Largo	Ancho	PESOS Tara	Neto
6	Americano	Bueno	30 piés inglés	7⅓ piés inglés	4600 km.	11.040 kg
1	,,	,,	,, ,, ,,	,, ,, ,,	4890 ,,	11.040 ,,
1	,,	,,	,, ,, ,,	,, ,, ,,	4690 ,,	11.040 ,,

TARIFAS

ESTACIONES De Tambo de Mora á	Distancias en kilómetros	PASAJES Por recorrido 1.ª	2.ª	CARGA Por tonelada de 1,000 kilos 1.ª	2.ª	3.ª
Sunane.	5.318	S. 0.15	S. 0.08	S. 0.64	S. 0.53	S. 0.42
Chincha Alta	11.920	0.35	0.18	1.43	1.19	0.95

NOTA.—El servicio de pasajes y fletes por cuenta del Estado, será con la rebaja de la mitad del precio de tarifas; siendo gratis la conducción de los agentes de policía rural y urbana y las valijas de correo y sus conductores (Artículo 12 del Supremo decreto de 4 de Mayo de 1897)

ENSENADA Á PAMPA BLANCA

TARIFAS

ESTACIONES	Distancia en Kilómetros	PASAJES		CARGA		
		Por recorrido		Por tonelada de 1,000 kilos		
De Ensenada á		1ª	2ª	1ª	2ª	3ª
Pampa Blanca	20.000	0.80	0.40	3.60	3.20	2.80

MATERIAL RODANTE

— LOCOMOTORAS —

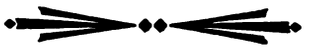
2 Americanas ..... Peso 12,000 kilogramos c/u.
2 Inglesas..... ,, 5,000 ,, ,,

— COCHES —

2 De 40 asientos cada uno..... Peso 1,000 kilos c/u.

— CARROS —

32 — Dimensiones 4.72 × 1 × 85 m. ..... ,, 1,000 kilos c/u.



Ferrocarriles en Construcción

Afin de que la provincia de Túmbes pudiera contar con un puerto apropiado para el embarque de sus productos, se encomendó á una comisión hidrográfica el estudiar cuál de las ensenadas de su litoral era más apropiada á ese objeto; eligiéndose el de «La Palizada».

Decidido así el punto primordial para resolver el problema de la viabilidad de esa zona, se encargó al Cuerpo de Ingenieros Civiles el estudio de una vía que uniera la ciudad de Túmbes con el puerto proyectado. Encargado de esta labor el ingeniero don Mauro Valderrama, Jefe de una de las Secciones de este Instituto Técnico, se trasladó al terreno practicando el estudio del trazo que, á su juicio, era más conveniente, el que mide una extensión de 11'298 kilómetros y su coste, sin material rodante, está presupuesto en Lp. 13,700, incluído el material fijo que se compone de rieles de 15 kilos por metro, montados sobre durmientes de acero.

Aprobados los estudios del señor Valderrama, con respecto á la línea que debe unir esos puntos y estudiado también el establecimiento de un muelle de 252 metros de largo en la ensenada elegida, el Gobierno solicitó la dación de la respectiva ley autoritativa, fijando partida en el Presupuesto General de la República, para la realización de esas obras públicas y concedido el permiso, se ha encomendado al mismo ingeniero, señor Valderrama, la construcción del Ferrocarril y al ingeniero Emeterio Pérez la erección del muelle construído en la fábrica «Les Acièries d'Angleur» en Lieja (Bélgica) y que se haya en viaje.

Prévia licitación, se ha contratado con la casa Grace, la provisión

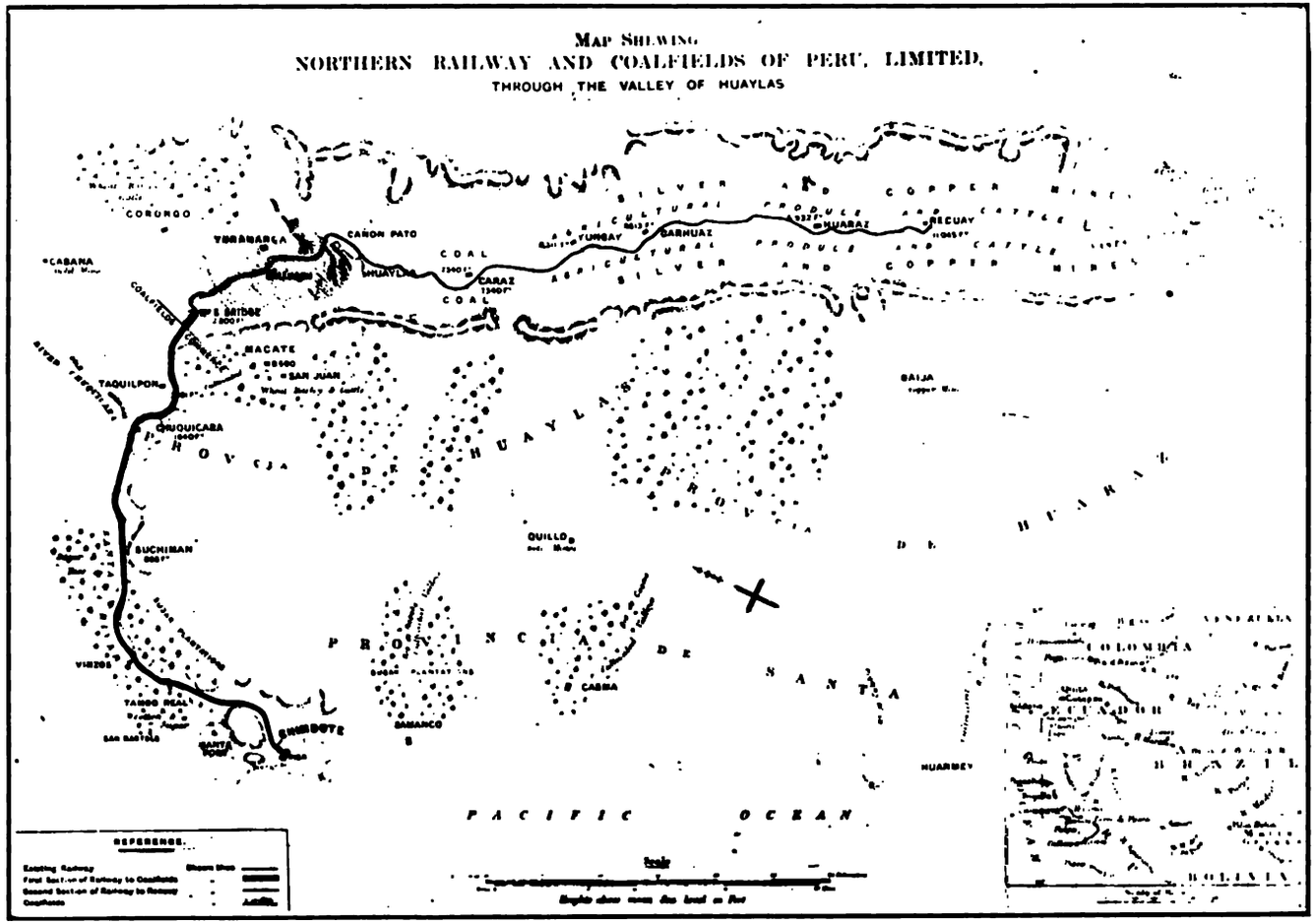
del material fijo, (rieles con durmientes de acero) 535 toneladas por Lp. 5,137'078: con la misma casa la madera para el entablado del muelle: con Burnham, Williams & Cº las 2 locomotoras: y con Arthur Koppel el resto del material rodante: con el ingeniero Eduardo Villarán los 18 puentecitos de fierro que se necesitan: de manera, pues, que esta línea, también, se ha de inaugurar en setiembre del presente año.

CHIMBOTE A RECUAY

En el contrato celebrado el año 1902, para construír un ferrocarril de Chimbote á Recuay, por la quebrada del rio Santa y por la que se conoce con el nombre de Callejón de Huaylas, se acordó á los concesionarios señores Alejandro N. Puente y Leopoldo Arnaud el uso de los trabajos y terraplenes existentes en la sección de Suchimán á Yuramarca, desde Tablones, término actual de la línea en explotación.

Transferida la concesión á don Federico J. Schaffer, representante del Barón Yurgen von Hodemberg de Inglaterra y Alemania, ha formado en Londres la compañía «The Peruvian Pacific Railway Limited», que llevará á cabo los trabajos en toda su extensión, si llega á entenderse con la Peruvian Corporation en cuanto á la fracción de la línea de Chimbote á Tablones, que puede ser aprovechada.

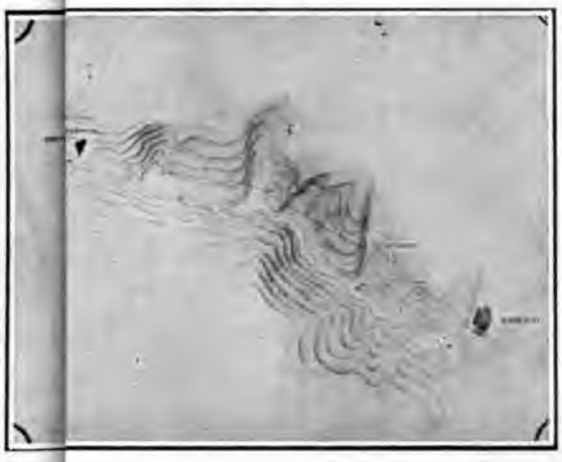
Los trabajos se han dividido en dos secciones: la primera de Chimbote hasta el kilómetro 105, que corresponde á la región de Yuramarca y la segunda hasta Recuay. De estos, los de la primera sección se comenzaron el 1º de noviembre de 1906, entre Tablones y el Km. 105: pero se han suspendido en razón de que han tropezado en Inglaterra con serios inconvenientes para colocar la emisión de bonos por Lp. 800,000, debido á la crísis económica por que atraviesa el mercado europeo. Sin embargo, abrigamos la esperanza fundada de que, terminada la crísis y en mejores condiciones que antes el mercado londinense, pronto volverán á reanudarse esos trabajos para bien de todas las provincias del Departamento de Ancachs y para que no resulten estériles é infructuosos los esfuerzos del Gobierno, desde el año 1867, hasta el presente, para terminar esa importantísima línea.


MAP SHEWING
NORTHERN RAILWAY AND COALFIELDS OF PERU, LIMITED,
THROUGH THE VALLEY OF HUAYLAS
CORONGO
CABANA
YAMANARCA
CARON PATO
HUAYLAS
COAL
CARAZ
COAL
TUMBAY
CARHUAZ
HUARAZ
RECUAY
SILVER AND COPPER MINES
AGRICULTURAL PRODUCE AND CATTLE
COAL FIELDS
RIVER TIMBUCHAS
TAQUILPON
HACATE
SAN JUAN
QUIQUICARA
SUCHIMAN
VIRZOS
TARGO REAL
SAN BARTOLA
SANTA ROSA
CHIMBOTE
PROVINCIA DE HUAYLAS
PROVINCIA DE HUARAZ
QUILLO
CABRA
SAMANCO
PROVINCIA DE SANTA
HUARMEY
PACIFIC OCEAN
BAIJA
COLOMBIA
BRAZIL
BOLIVIA
REFERENCE
Existing Railway
Proposed Line
First Section of Railway to Coalfields
Second Section of Railway to Railway
Coalfields
Scale
Heights above mean the level of Peru

FERROCARRIL DE CHIMBOTE A RECUAY

Corte en el km. 85

El Muelle



Prueba del puente provisional en el km. 43

Checcacupe — Puente sobre el Vilcanota

Un tiro hecho con batería eléctrica — Desplazamiento de 1500 m³ de material

Laderas de Cusipata

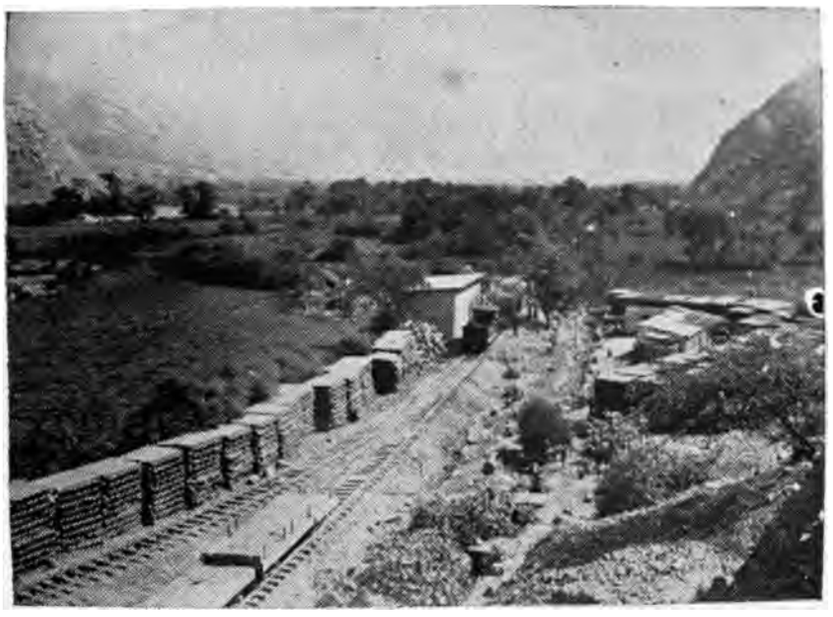
Corte de Hutturumo

Desfiladero en la quebrada de Calcay

Quebrada Caicay — Ccanobamba

Quebrada de Caicay — La vuelta de Ccanobamba

FERROCARRIL DE YONAN A CHILETE



Estación de Yonán

Puente de Pay-Pay.

FERROCARRIL DE YONAN A CHILETE

Corte en roca del Pongo

Comienzo de los terraplenes.

HUANCAYO A AYACUCHO

Para el oportuno cumplimiento del inciso A. del artículo 15 de la ley de 30 de marzo de 1904 y hallándose ya en construcción los ferrocarriles de Huancayo y Cuzco, se mandó por Suprema resolución de 30 de enero de 1907, hacer un reconocimiento prévio entre Huancayo y Ayacucho, puntos considerados como términos de la 1ª sección del Ferrocarril de Huancayo al Cuzco, á fin de hacer después el estudio de esa vía. El trabajo de reconocimiento fué encomendado al ingeniero don Cárlos Weber, en 21 de marzo siguiente, resultando de él que la mejor ruta es la que vá por la quebrada del rio Mantaro, hasta la confluencia con el de Huancavelica, después por la quebrada de Pachecña, hasta llegar al «Alto Pongo», punto el más elevado de la ruta, para pasar en seguida á la quebrada del rio Huayanay y después á la del Urubamba, por la cual sigue hasta la hacienda Santa Rosa, en donde pasa á la quebrada del rio Cachi y después llega á Ayacucho. El trazo propuesto tiene una extensión aproximada de 260 kilómetros y su coste ha sido estimado en Lp. 910,000.—Aprobado este trazo se encargó en octubre último al ingeniero Darío Valdizán (habiéndose solicitado préviamente del Congreso la respectiva resolución, señalando los fondos necesarios) el estudio de la vía reconocida.

En la actualidad se halla estudiada definitivamente en una extensión de 20 kilómetros, en los cuales hay 14 kilómetros de terraplenes ya hechos, listos para recibir la enrieladura y se ha pedido propuestas para la provisión de mil toneladas de rieles y sus respectivos accesorios, habiéndose contratado con la «Pacific Lumber Co.» de

California 10,000 durmientes, destinados á dejar expedita la para poder transportar el hermoso viaducto de 240 metros de y 15 de alto, dividido en 5 tramos de 48 metros cada uno, c está fabricando por la American Bridge de los Estados Unido pesa 180,000 libras, su coste presupuesto en $ 26,920'00 oro cano y que debe erigirse en la quebrada de Chancha.

En el día se prosiguen los trabajos, no sólo en los mu albañilería que van á recibir el puente, sino en los terraplene el propósito de llevarlos hasta Izcuchaca; y en los 2 túneles metros de largo en el Km. 17.

Consideramos interesante dar á conocer la opinión del C de Ingenieros Civiles con respecto á la importancia de esta lí orden al problema del Ferrocarril Intercontinental:

«La importancia del ferrocarril de Huancayo á Ayacucho su prolongación hasta empalmarse con el ferrocarril de Puno a co, decidió al Gobierno á emprender la construcción de la s á Ayacucho y mandar practicar los estudios de Ayacucho, ha empalme con los Ferrocarriles del Sur.

Esta línea, tramo valioso del Ferrocarril Intercontinental principal del sistema ferroviario de la República, facilitará la ción de los múltiples problemas vinculados con el progreso é i dad Nacional y por su gran radio de influencia, que notable se incrementará al empalmarse con las líneas trasandinas y su longaciones al Oriente, aumentará en proporción halagadora, el económico é industrial del país.

Para que esta vía férrea, que, por su situación, será de tráfico, rinda la mayor suma de beneficios, debe ser de gran cidad y de económica explotación, á fin de que sus tarifas ba diferenciales estimule el trasporte del carbón de piedra y de lo culos de primera necesidad á la costa y á los centros menore

Las quebradas del Mantaro y otras secundarias que existen trayecto de esta línea, facilitarán la construcción de la vía q tisfaga las condiciones mencionadas, sin que los gastos de con ción sobrepasen los límites ordinarios; siempre que la línea si acción de la zona marcada por la naturaleza, y se prefiera los les para comunicar las poblaciones, á los rodeos de la línea pri para aproximarse á ellas.

Para que la longitud y gastos de explotación de los ramal afecten á la línea principal, pues, lo angosto de la quebrada del

Kilómetro 11'500

Kilómetro 12

Kilómetro 13

Kilómetro (15)

Kilómetro 13

Kilómetro (15)

taro, las formas acantiladas de sus cerros, los barrancos que aprisionan el río, la forma abrupta de todos esos terrenos, unidos á la falta de caminos, son obstáculos para los trazados y estudio de la línea; pero no, para la ejecución de seguras y cómodas vías de suave pendiente.

La gradiente máxima en los tramos rectos es del 1% y en las curvas son menores y compensadas. El número de curvas empleadas es de 1.26 por kilómetro y el grado máximun de estas es de 9º los que en la enrieladura serán avenidas por curvas de transición.

La línea al partir de Huancayo recorre los 11'5 primeros kilómetros por terrenos llanos de formación lacustre y por faldas de suave pendiente; internándose después en la formación cretácea de la quebrada del «Mantaro», cuya dirección sigue á una altura de 40 á 60 metros sobre el nivel de sus aguas, recorre los bancos de aluvión, corta los numerosos contrafuertes de rocas que penetran hasta el alveo del río y cruza las numerosas quebradillas y cauces de agua por alcantarillas de albañilería».

ILO A MOQUEGUA

A construcción de esta línea fué contratada el 10 de diciembre de 1870 con los señores Devés Freres de París, en la idad de S. 6.700,000 en bonos; propuesta aceptada de entre las presentadas el 5 de julio de ese año, por estos señores y entre las Dockendorff y Co., Estevan Montero Hnos. y Enrique Weyman, dose las bases de conformidad con los estudios practicados por ıgeniero don Alejandro M. Guido de Vignau.

Los señores Devés Freres, por intermedio de su representante don eo Claret, solicitaron y obtuvieron permiso del Supremo Gobierno, 2 de enero de 1871, para traspasar sus derechos á don Enrique ggs, según escritura fecha 14 del mismo mes y año, quien dió enzo á los trabajos el 15 de febrero siguiente; presentando en marzo de 1872, el trazo final de la obra, que fué aceptado por obierno, en virtud de lo informado por el ingeniero inspector Gerrit S. Backus, indicando que el ferrocarril se haría de acuerdon las especificaciones fijadas para el Ferrocarril del Callao á la ra, con lo cual se obtuvo una economía de S. 118,996; quedanl primitivo presupuesto reducido á la suma de S. 6.581,004.

Terminada la línea y fijados los puntos en que se erigieran las ciones intermedias de «El Conde» y «Alto de la Villa», don Juan G. ggs, en representación de su hermano don Enrique, solicitó del erno, el 2 de diciembre de 1872, el hacer la entrega de la línea. Gobierno, por resolución de 10 de ese mismo mes, nombró una sión compuesta por los señores ingenieros Eduardo Habich, Narciso Alayza y don Fabricio Cáceres, encargada de la recep-

ción. Tanto el ingeniero inspector, como la comisión nombrada y la Junta Central de Ingenieros, informaron sobre la buena construcción de la línea, por lo cual se expidió el decreto de 21 de febrero de 1873, declarándose el Gobierno por recibido de la obra; pagando por toda la línea la suma de S. 5.025,000'00.

Por fin, el 28 de marzo de ese mismo año, se abrió la línea al tráfico público, comenzando la explotación de ella por administración.

En 1875 don Andrés J. Novillo solicitó el arrendamiento del ferrocarril; pero el Gobierno denegó su petición, continuando por cuenta del Estado hasta el año 1880, en que el ejército chileno invadió esa zona del territorio y destruyó por completo la línea, dejando sólo en regular estado los terraplenes.

Así ha permanecido hasta el mes de noviembre de 1907, en que el Gobierno ha comenzado por su cuenta la reconstrucción de la línea en los 100 kilómetros que tiene de extensión; encomendando la dirección de los trabajos al ingeniero Miguel Tudela y Varela.

Es de advertir que, en distintas épocas, desde 1884 hasta 1907, muchas personas solicitaron y obtuvieron permiso del Gobierno para realizar los trabajos que hoy se ejecutan por administración; pero ninguna de ellas cumplió con sus contratos.

La realización de los propósitos que persigue el Gobierno, cumpliendo así el mandato del Congreso, concretado en la ley de [illegible] de octubre de 1905, ampliatoria de la de 30 de marzo de 1904, está plenamente asegurada, pues, ha celebrado un contrato con el ingeniero don Mariano Bustamante y Barreda para los trabajos del enrielado, según las bases de la convocatoria hecha en el mes de diciembre último, á razón de Lp. 1.047-870 por cada 5 kilómetros. Ha contratado con la casa Grace la provisión de 100,000 durmientes y con la Pacific Lumber y Co. de California la de 20,000 más, para reemplazar con ellos los que resultaron inservibles por razón del lapso trascurrido sin renovarse los antiguos, carcomidos por la acción del tiempo. Ha celebrado otro contrato con los señores Arthur Koppel de Berlin, por intermedio de su agente en esta ciudad, señor Ellinger, de la casa Graham, Rowe Co., para la provisión de 1,500 toneladas de rieles con sus respectivos accesorios, platinas de unión, clavos y pernos, aumentados después en 86 toneladas más de clavos, 30,000 platinas y pernos para los rieles antiguos y 10 cambios

FERROCARRIL DE ILO A MOQUEGUA

ILO

MOQUEGUA

El material rodante, se compone de 2 locomotoras tipo «Ajuinaker», de gran poder, de la «Locomotive Co.» de New York, una locomotora pequeña, tipo «Mangoneara», de la Baldwin Locomotive Co. de Philadelphia, 12 carros de plataforma con capacidad para 15 toneladas, 2 carros tanques, 1 carro para pasajeros de 1ª, 1 carro para pasajeros de 2ª, un coche mixto, 8 carros javas ó jaulas para ganado; adquiridos por intermedio del Cónsul, de la casa Grace y del agente en Lima de los señores Burnham Williams, señor ingeniero J. M. Mendoza.

También se ha adquirido en Inglaterra una grua á vapor de 5 toneladas de capacidad, la que establecida junto con una cabria en el muelle de Ilo, vá prestando magníficos servicios en la descarga de todo el material reseñado, que vá llegando y que casi está pagado en su totalidad. Se espera poder inaugurar nuevamente esta línea, en el mes de setiembre próximo.

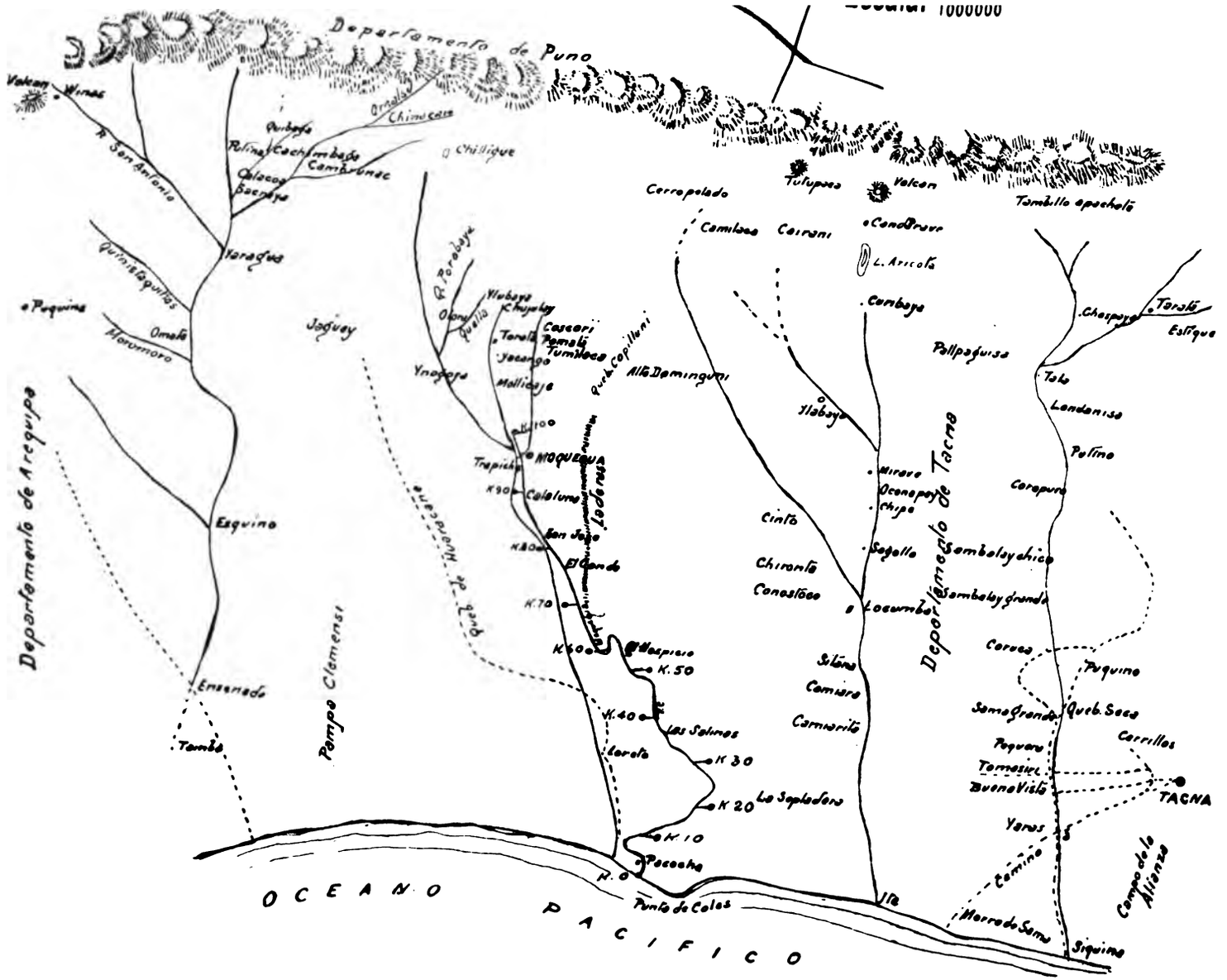
La reconstrucción de las estaciones y edificios costará, según presupuesto formulado por el ingeniero inspector señor Tudela, la suma de Lp. 5,838'000 y se verificará bajo la dirección y vigilancia de dicho ingeniero.

Igualmente se ha contratado con la casa constructora del ingeniero don Juan Pardo y Sarmiento, la adquisición de una tornamesa de 50 pies de largo, en el eje central, por la suma de Lp. 350'000; estudiándose á la vez la conveniencia de sustituír la tornamesa de la estación de Moquegua, con un triángulo para los cambios.

Y para que nada falte, se ha adquirido un lote de maquinarias, herramientas, y útiles para equipar una pequeña factoría ó taller de reparaciones en Ilo.

El servicio de agua en éste, se hace mediante una bomba de succión, con motor á vapor, recientemente instalada.

Repetimos, pues, al concluir, que es ya una halagadora realidad la reconstrucción del Ferrocarril de Ilo á Moquegua.


Departamento de Puno
Volcan
Winas
R. San Antonio
Quibaya
Chimeas
Chillique
Cachimbada
Cambrones
Yaragua
Quinistaquillas
Pequina
Omate
Jaguay
Esquina
Ensenada
Tambo
Pampa Clemensi
Departamento de Arequipa
Tulupaca
Volcan
Tomillo apachetá
Cerropelado
Camilaca
Cairani
Condoroco
L. Aricota
Camboya
Pallpaguisa
Chaspaya
Tarata
Estique
Tala
Landaniso
Poltino
Corapuna
Sambaloychico
Sambaloygrande
Cerrea
Pequino
Quebr. Seca
Carrillos
Tacna
Yarus
Camino
Campo de la Alianza
Morro de Sama
Siquina
Departamento de Tacna
Ilabaya
Alto Domingueni
Quebr. Capillani
Quebr. de Huaracane
Ilabaya
Chujulay
Cascori
Tarata
Pomata
Tumbaca
Yacango
Mollicaja
Ynopaya
Trapiche
MOQUEGUA
Calalumo
San Jose
El Conde
Hospicio
Las Salinas
Loreto
La Sepulcrera
Pacocha
Punta de Coles
OCEANO PACIFICO
Cinto
Chiranta
Conostoco
Silora
Camiara
Camiarita
Mirave
Oconaqueje
Segalla
Locumba
Pequeno
Somagrande
Pequeno
Tomasiri
Buena Vista
K.10
K.20
K.30
K.40
K.50
K.60
K.70
K.80
K.90
K.100
H.0
Escala 1:1000000

Ferrocarriles Estudiados

MUCHAS son las líneas que se han estudiado ó mandado estudiar por el Gobierno y muchas también las personas que han solicitado permiso para hacerlo en todo el territorio de la República; pero como el objeto que se persigue en este informe, no es otro que el de conocer con fijeza la extensión aprovechable de ellas, en relación con el vasto é interesante proyecto de unir todo el Continente Americano por medio de rieles, bastará que indiquemos el nombre y extensión de los primeros, haciendo una pequeña reseña, para en seguida ocuparnos, en su orden, de la única línea por construír que tiene interés principal con el asunto que ha motivado este trabajo: la de Ayacucho al Cuzco.

FERROCARRILES ESTUDIADOS

Pacasmayo á Eten	Ferrocarril Longitudinal Costanero	65'160	kms.
Chocope á San Pedro de Lloc		52'306	,,
Trujillo á río Santa		113'260	,,
Menocucho á Queruvilca		80'600	,,
Lima á Huacho		253'391	,,
Lima á Pisco		246'040	,,
Oroya al Ucayali		528'000	,,
Ayacucho al Cuzco		500'000	,,
Vitor á Siguas, Mages y Camaná		198'000	,,
Ilo á la Joya		158'365	,,
Cuzco á Santa Ana		185 000	,,
		2,380'122	kms.

* * *

PACASMAYO Á ETEN

«Propendiendo á la ejecución del programa del Supremo Gobierno, de unir entre sí, por un Ferrocarril Longitudinal, los diversos ferrocarriles transversales ó de penetración, de la región del Norte, se contrató con el ingeniero don Manuel E. Cortéz, en 27 de marzo último, la ejecución de un estudio preliminar taquimétrico entre Guadalupe, del ferrocarrril de Pacasmayo, y el Combo, de la red ferroviaria de Eten, sobre la base de 60 kilómetros de trazo que á razón de Lp. 7 cada uno, son Lp. 420; suma fija por la cual se ha contratado todo el trabajo y que, como de costumbre, será pagada en tres armadas: una á la salida de Lima; otra al regreso, después de terminados los trabajos de campo; y la última á la terminación y entrega del estudio, á satisfacción del Cuerpo.» El señor Cortéz, ha terminado su labor.

* *
*

CHOCOPE—SAN PEDRO Y TRUJILLO—RIO SANTA.

«Destinados á producir iguales resultados que el anterior y debiendo además servir á la mira del Supremo Gobierno, de poder establecer comunicación, por vía interior, desde Lima hasta Pacasmayo, una vez prolongado el Ferrocarril de Lima á Huacho, hasta encontrar el de Chimbote á Recuay, se contrataron los estudios de las secciones Chocope—San Pedro de Lloc y Trujillo—Rio Santa, con los ingenieros Manuel Tellería y Alejandro Monge, respectivamente, por las sumas fijas de Lp. 350 y Lp. 700 en los 50 y 100 kilómetros en que se estimó la longitud de cada uno; tomándose como precio unitario del kilómetro la suma de Lp. 7, en que se ha estado estimando, en esta región, el estudio preliminar taquimétrico de ferrocarril. Ambos ingenieros han concluído ya los trabajos sobre el terreno á que estaban obligados.»

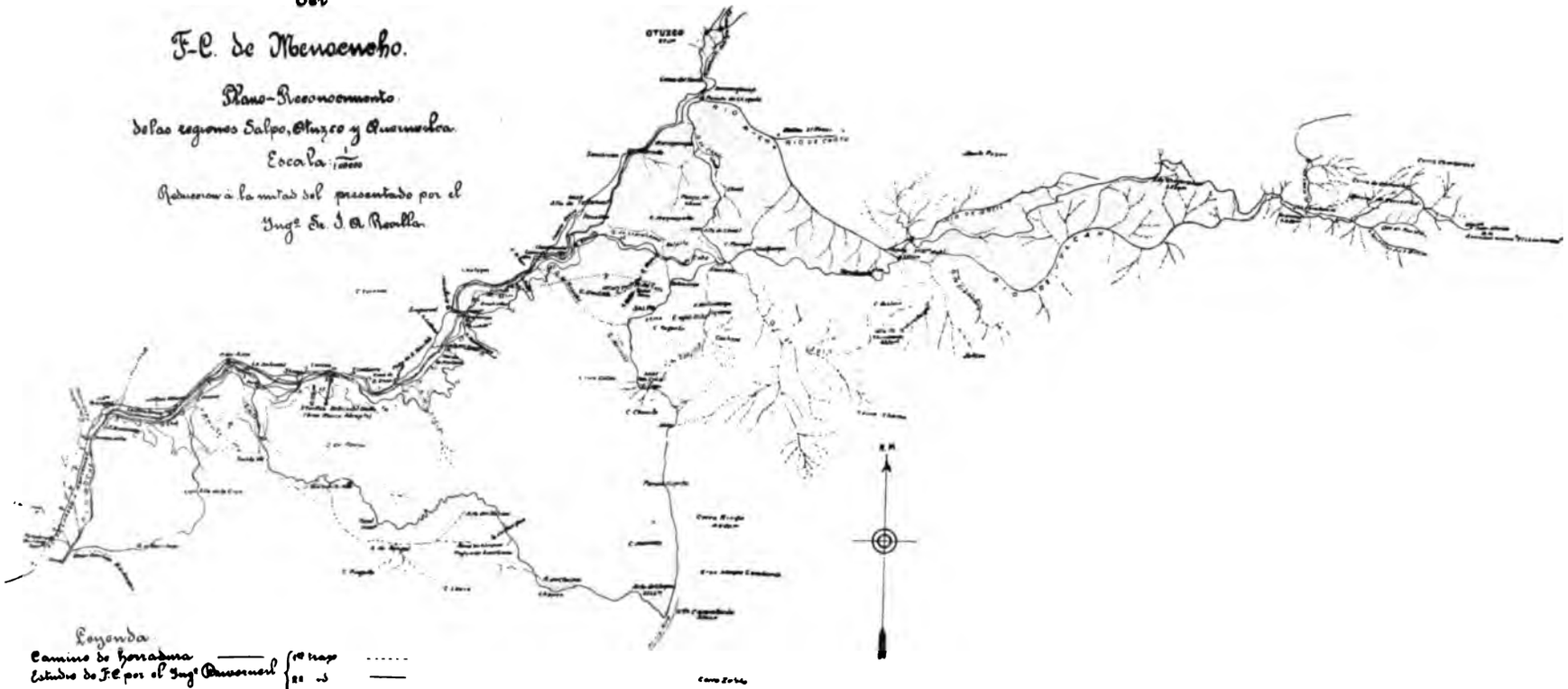
«La poligonal arranca del kilómetro 8,220 del Ferrocarril de Pacasmayo á Guadalupe y Yonán, á 85 metros después de la estación de San Pedro, con una dirección general entre S. E. y S. S. E. con pequeñas variantes, hasta el kilómetro 33, en que después de salvar uno de los contrafuertes que más avanzan hacia el mar, cambia su dirección hacia SE. E. con la que sigue hasta Chocope, empalmando en el kilómetro 57,930 del Ferrocarril de Salaverry á Ascope. Atraviesa primero la línea, terrenos de cultivo, cortando los fundos «La Cesta», «La

Prolongacion del F.C. de Mencoeneho.

Plano-Reconocimiento de las regiones Salpo, Otuzco y Quiruvilca.

Escala: 1/100000

Reduccion á la mitad del presentado por el Ingº Sr. J. A. Revalla.



Leyenda

Camino de herradura ——

Estudio de F.C. por el Ingº Quincornel { 1er trazo ····· ; 2do " —— }

Solucion posible { Linea fijada ——— ; Cerro abajo ····· }

Lima 11 de Diciembre de 1897

J. A. Revalla

Ingeniero

Quintana», algunas huertas del pueblo y el fundo «La Venturosa»: pasa después las pampas ó desiertos de Paiján y terminadas estas en el kilómetro 33, por terrenos de monte, conocido con el nombre de «Monte Seco», el que está dividido en una infinidad de pequeñas propiedades, hasta llegar con el kilómetro 41,500 al pueblo de Paiján, pasando por su parte alta, al pié del Cementerio, para atravesar, en seguida, por los terrenos del fundo «Saucipe Alto» y varios alfalfares y huertas, antes de entrar en los terrenos de caña del fundo «Chuin» y caer al camino real de Paiján á Chocope, el que vá por entre los cañaverales de las haciendas pertenecientes á la Negociación Roma. Hacia la última parte, la poligonal atraviesa nuevamente por terrenos de cultivo, hasta su empalme, á 405 metros antes de la estación de Chocope y desde «Cajanleque» hasta Chocope, sigue, con muy pequeñas diferencias, por los terraplenes, casi destruídos, de un antiguo ramal del ferrocarril.

La longitud de la línea es de 52'306 kilómetros y su coste, incluído puentes, de Lp. 7,595.236, ó sea Lp. 145'200 por kilómetro, para la infraestructura.»

* * *

MENOCUCHO Á SALPO

«Para facilitar la comunicación de las poblaciones del interior con la costa, ordenó la Suprema resolución de 10 de julio de 1906, se hiciesen estudios definitivos para prolongar la línea férrea de Menocucho, en dirección á Queruvilca, hasta Salpo, importante centro minero de la provincia de Otuzco. En cumplimiento de esta resolución, contrató el Cuerpo de Ingenieros Civiles, en 20 de julio de ese mismo año, con el ingeniero Georges Duverneuil, el estudio definitivo de la línea por la suma fija de Lp. 24, por cada kilómetro de estudio, en los 44 que, más ó ménos, mediría la línea. El señor Duverneuil, después de haber concluído, aunque con bastante atrazo, sus trabajos sobre el terreno, presentó los de gabinete á que estaba obligado; pero adolecen ellos de tales inconvenientes, por no haber el comisionado cumplido las instrucciones que se les impartieran, que, y al ménos por el momento, no fueron utilizables. Semejante contratiempo exigió un nuevo reconocimiento del que se encargó al ingeniero señor José A. Revilla, quien lo ha practicado por dos rutas distintas, con un desarrollo total de 160 kilómetros y por

la suma de Lp. 400, según contrato celebrado en 17 de junio y que ha merecido la aprobación Suprema.

Dos son, pues, los estudios hechos para esta prolongación: el primero, por el ingeniero Duverneuil, y el segundo por el ingeniero Revilla:»

ESTUDIO DUVERNEUIL

«Este estudio se hizo con el carácter de definitivo entre Meno cucho y Cotra, llevándolo por dos rutas distintas. En el prime trazo, ganó altura desde el principio, en los cerros de la márge izquierda, que no abandona hasta llegar á Cotra, con un desarrol de 60 kilómetros.—En el 2º trazo siguió la quebrada hasta Ca barra, cruzando el río Moche tres veces y remontó después la m gen izquierda, hasta unir este segundo trazo con el primero, en l quebrada de Pacash, con un recorrido total de 48 kilómetros, si guiendo 25 la parte común á ambos trazos.

El perfil de este segundo trazo, arroja los siguientes datos e cuanto á pendientes:

Sube desde el principio con 3 % hasta el kilómetro 6. Desd allí hasta Poroto, kilómetro 10, las pendientes son de 3½ y 4% De Poroto á Cambarra—kilómetro 15'500, la pendiente llega ya a 6%, subiendo á 7, 10 y aún 15% hasta llegar á Cotra, en el kilo metro 48.

Basta lo que precede para comprender que ese ferrocarril no p drá construírse sino con cremallera, resultando su construcción s mamente costosa, no sólo por esta causa, sino también por lo m quebrado del terreno.»

ESTUDIO REVILLA

Este fué sólo un reconocimiento barométrico; pero que abra za una gran extensión, pues, el autor ha tratado de darse cuenta le la posibilidad de unir la región de Queruvilca con la costa, por la quebrada de Moche. Encuentra que esa unión es posible, bajand por la quebrada de Julcán; pero cree que, quizás, sea preferible ha cerla por el valle de Chicama, ruta que, aunque más larga, no pre-

sentaría los inconvenientes que se encuentran en la quebrada de Moche.

El señor Revilla, ratifica lo dicho por el señor Duverneuil, en su estudio por esta última, á saber, que un ferrocarril entre Menocucho y Salpo, con pendientes no mayores del 3%, es imposible. Si se quiere ir hasta Salpo, hay que recurrir al empleo de la cremallera, que permite tener pendientes hasta del 15%. Pero el señor Revilla, prefiere no pasar del 7%, con el fin de poder emplear la tracción eléctrica, y, con ese objeto, el proyecto que recomienda sólo llega á Paday, situado en la márgen izquierda del Moche, á 25 kilómetros de Menocucho. Allí establece la estación terminal del ferrocarril, desde la cual partirá un cable aéreo de 7 kilómetros 250 metros, hasta la región de Salpo. El extremo superior de ese cable, sería el principio del ferrocarril á Queruvilca, si se decidiese construirlo. El mismo señor Revilla señala los inconvenientes de ese proyecto que consistirían, principalmente, en los diferentes sistemas de tracción y en los trasbordos consiguientes. Así, entre Salaverry y Menocucho, tracción á vapor; entre Paday y Salpo, tracción por cable aéreo; y, en fin, entre Salpo y Queruvilca, otra vez tracción eléctrica ó á vapor. Y es fijándose en esos inconvenientes, que cree posible que los dueños de este último mineral, busquen la unión con la costa por la quebrada ó valle de Chicama.

Su proyecto entre Menocucho y Paday es el siguiente:

Tomar las laderas de Orccocucho, después de cruzar el río Moche, al salir de Menocucho. Ganar altura en dichas laderas, para empalmar con el 2º trazo Duverneuil, á los dos kilómetros del punto de partida. Seguir dicho trazo en la extensión de 8 kilómetros hasta Poroto. Abandonarlo después de Poroto, para pasar á la márgen derecha, cruzando el Moche cerca de Shirán. Llegado á dicha márgen, seguir el pié de los cerros, remontando la loma de Concón y llegar á Cambarra á un nivel algo superior al alcanzado por Duverneuil en ese lugar y, en vez de cruzar el río, como lo hace éste, seguir contorneando el contrafuerte, que sigue hasta la Cruz de San Bartolo. Cruzar allí el río y desarrollar el trazo en la márgen izquierda con una gradiente de 7¼%, para pasar á unos 50 metros sobre la hacienda Platanar y llegar á Paday, después de faldear el cerro de El Revolcadero, con un largo total de vía de 25 kilómetros 600 metros desde Menocucho.

El siguiente cuadro contiene las principales características del trazo que se acaba de describir, entre Menocucho y Paday:»

PUNTOS	Cotas	Desnivel	Distancias parciales	Gradientes medias
kmts. 0.—Menocucho	310 m.			
,, 1	340 ,,	30	1000 m.	3'00 %
,, 2.—Unión con el 2º trazo Duverneuil	360 ,,	20	1000 ,,	2'00 ,,
,, 6	450 ,,	90	4000 ,,	2'25 ..
,, 10.—Estación de Poroto	600 ,,	150	4000 ,,	3'75 ..
,, 12	700 ,,	100	2000 ,,	5'00 ..
,, 16.—Estación Cambarra	963 ,,	263	4000 ..	6'58 ..
,, 18.—Cruz de San Bartolo	1085 ,,	132	2000 ..	6'50 ..
,, 25.6—Paday	1645 ,,	560	7600 ,,	7'25 ..

*
* *

LIMA A HUACHO

Como antecedente lejano de este ferrocarril, citaremos el hecho de que cuando se otorgó á don Modesto Basadre privilegio para la construcción de una línea entre esta capital y Chancay, de la cual nos hemos ocupado ya en el capítulo pertinente. se le concedió también permiso para construir las ramificaciones convenientes al puerto y valle de Huacho, á Huaráz, y á cualquier punto y á cualquier lado de la línea primitiva en los mismos valles.

Construída la línea hasta Chancay, de la cual sólo se halla en explotación la sección de Lima á Ancón, hoy integrante del Ferrocarril Central, y que se destruyó totalmente, la de Chancay á Huacho no llegó á construirse ni por el concesionario, ni por la compañía anónima representada por don Waldo Graña, á la cual Basadre le transfiriera sus derechos en 1868.

Recién en junio de 1906, se contrató con don Williams John Alt, la construcción de esta línea.

Hecho por éste el depósito Lp. 10,000 oro sellado, en cédulas de Deuda Interna, por la empresa constituida en Londres con la denominación de «Peruvian Railway Constructions Company Limited», el Gobierno solicitó del Congreso la respectiva autorización para perfeccionar el contrato, en cuanto aquello que no estaba en sus facultades resolver por sí.

De allí provino la ley de 7 de enero de 1907, que la empresa concesionaria aceptó mediante cablegrama dirijido de Londres el 2 de marzo siguiente.

Los estudios hechos para una línea de trocha angosta, de 0m914 entrerriel, arroja una longitud de vía principal y ramales de kms. 3'391, con un presupuesto ascendente á Lp. 722,185'598 cuya in-sión está garantizada con un interés de 6% anual, según una de cláusulas del convenio.

La línea principal y sus ramales deberán terminarse 3 años des-s de comenzados los trabajos, que principiarán, á más tardar, 6 ses después de aprobados los estudios.

La empresa tendrá la propiedad perpétua de las líneas y exclu-a de explotación durante 30 años.

La tarifa máxima que podrá cobrarse será: 3 centavos por kilómetro en 1ª clase y 1½ centavos en segunda, para los pasajes; y 9, 6 ½ centavos, por tonelada kilométrica, según la clasificación en 1ª, y 3ª clases.

*
* *

LIMA Á PISCO

El más remoto antecedente de este ferrocarril, es la ley autoritaa de 8 de noviembre de 1864 y el decreto de 25 de julio de 1865. r este decreto se declaraba que los bonos del empréstito de 1865, ervados en Londres para aplicarlos á la construcción de obras púcas, quedaban afectos y destinados exclusivamente á la construcn de un ferrocarril entre esta capital y el puerto de Pisco, cuyos udios estaban ya terminados.

El Ejecutivo se apoyó en la ley autoritativa citada, para ordenar 12 de octubre de 1868, que el ingeniero don Mariano Ayeón rectiise el estudio preliminar y presupuesto de esa vía. El mismo año utorizó á don Pedro Telmo Larrañaga, para mandarlos hacer por cuenta, sin perjuicio de los mandados practicar por el Gobierno.

Terminados esos estudios, se decretó, el 12 de marzo de 1869, la mera convocatoria á licitación, dando por resultado la presentación varias propuestas, de las que prefirió el Gobierno la hecha por don drés Alvarez Calderón, bajo el sistema de protección del Estado, medio de préstamo, de S. 2.600,000, en bonos del Estado, que narían el interés del 6%.

Alvarez Calderón no firmó oportunamente la respectiva escritura con este motivo, el 15 de enero de 1870, se declaró nulo el proyectacontrato y se convocó á nueva licitación, la que después se suspen-

dió á mérito de un recurso del interesado para perfeccionar el contrato. Revalidado este en 9 de julio de 1870, se extendió la correspondiente escritura el 9 de marzo de 1872 que se transfirió después á don Manuel José y don Juan Martin Ramos.

Por resolución fecha 22 de julio de 1876, se aprobaron los planos presentados por don Manuel J. Ramos y su hermano Juan Martin Ramos, verificada por el ingeniero don Alfonso Cartland, examinados por la Junta Central de Ingenieros, apesar de no haber sido acompañados del presupuesto de coste, cálculos del movimiento de tierras y demás documentos complementarios del estudio, estipulados en el decreto de 15 de enero de 1873 y se autorizaba á los dichos concesionarios para comenzar los trabajos de construcción, bajo pena de caducidad si no los comenzaban, dentro del término de un mes, como estaba estipulado en el inciso 2º del artículo 4º del contrato de 17 de febrero de 1873.

El 4 de setiembre de 1876, el señor Elmore, ingeniero inspector nombrado, daba cuenta á la Junta de Ingenieros, de que los trabajos se llevaban á cabo desde el 15 de agosto, en una extensión de 11 kilómetros entre Barranco y Mamacona, ya casi terminados.

Comenzados los trabajos sólo en la sección primera de Surco á Chilca, vencióse el plazo fijado para la conclusión de la línea, sin que los continuaran; y por este motivo, se rescindió el contrato el 19 de julio de 1878, lo que motivó una querella de despojó entablada por los Ramos contra el Gobierno, que la Corte Suprema ha declarado abandonada el 15 de noviembre de 1900.

Los mismos Ramos se presentaron en 1883, haciendo nueva propuesta, que no obtuvo resolución.

Hácia 1886, don Enrique Arnous de Riviere, á nombre de don James Cleminson, de Londres, pidió autorización para hacer estudios con el fin de emprender la construcción del ferrocarril, que le fué concedida en 30 de setiembre del mismo año.

El 26 de octubre siguiente se expidió una ley autorizando al Gobierno para contratar la construcción de esta línea, prévia licitació y teniendo en cuenta varias propuestas presentadas para ese objeto convocó á licitación el 31 de diciembre. Concurrieron tres postor obteniendo el contrato don Bernardo Rodil, quién se llevó á Euro los planos y memorias descriptivas de la obra. No hizo el depósi de S. 10,000 exigidos para garantizar la ejecución de los trabajos, en tal virtud, se declaró caduco el contrato en 4 de junio de 1888. E

Entonces se expidió la ley de 5 de noviembre de 1895, estableciendo el impuesto á que se refiere el proyecto de los honorables señores antes mencionados.

Viene en seguida la ley de 13 de diciembre de 1901, garantizando á la Compañía que construya el ferrocarril, el interés del 6 % sobre un capital de Lp. 400,000 y esto dá mérito á que se presenten la Empresa del Inglés, por una parte, y por otra, los señores Francisco García Calderón, Augusto B. Leguía y Roberto Pflücker; propuestas que no se tomaron en consideración porque no se conformaban estrictamente á la ley citada.

Formuladas por la Dirección de Obras Públicas bases de contrato, en 3 de setiembre de 1902, con el fin de que esos dos únicos proponentes, hasta entonces, manifestaran si las aceptaban, no se llegó ningún acuerdo con éllos y en este estado las cosas se dió la ley de 2 de octubre de 1903, elevando á Lp. 500,000 el capital necesario para la obra y al 7 % el interés anual garantizado.

Se presentan entonces dos propuestas: la de los señores Alfred W. Mc Cune, Eugenio Larrabure y Unánue y Julio Normand y la de don Michel Fort en representación de L. Merlet de Logeliere, de París. En vista de estas se convocó á nueva licitación el 14 de enero del año 1904 y á pesar de la prórroga del plazo para la admisión de propuestas y de la propaganda que, al respecto, hizo el Gobierno en Europa, no se consiguió el éxito deseado.

En todo el trascurso del año 1904, continua el proyecto de realizar esta obra, tántos años perseguida, en el mismo estado estacionario, hasta que, en 1905, el Ministro de Fomento, ingeniero don José Balta, procede á celebrar con fecha 4 de febrero, un contrato con el señor Henry Duncan Lewis Mc Dugall, para la construcción del ferrocarril, señalándosele el plazo de 10 meses para la presentación de los estudios correspondientes. Por resolución Suprema de la misma fecha, fué aprobado este convenio y se resolvió someterlo á la sanción del Poder Legislativo, en razón de contener algunas estipulaciones cuyo alcance y efectos no habían sido previstos por las leyes vigentes, relacionadas con esa importantísima obra.

La resolución legislativa de 1º de febrero de 1906, modificó el contrato celebrado con Mac Dugall, cuyas cláusulas no las consignamos aquí, por no haber tenido realización en la practica.

Apesar de las concesiones otorgadas, como: propiedad perpétua de la línea, exclusiva para su explotación por 30 años, abono de

Lp. 500.000 en 50 subvenciones semestrales y otras más, el concesionario no pudo hacer el depósito de Lp. 10,000, destinado á garantizar el cumplimiento de sus obligaciones, y el Gobierno declaró, el 27 de julio de 1906 abandonada por Mac Dugall la concesión que se le hizo.

Finalmente, por resolución de 26 de agosto de 1907, se otorgó autorización á la Peruvian Corporation para mandar hacer los estudios por su cuenta en el plazo de 6 meses. Vencido este y solicitado prórroga, el Gobierno se la concedió y ya ha cumplido con presentarlos.

Este es el estado en que, en la actualidad, se halla esta importantísima obra pública, llamada á desempeñar un interesante rol en el incremento del tráfico comercial entre esta capital y el departamento de Ica.

***

FERROCARRIL AL ORIENTE

La sabia ley de 30 de marzo de 1904, dispuso la preferente construcción del ferrocarril comprendido entre la Oroya y Cerro de Pasco y un punto del río Ucayali, navegable á vapor en toda época del año. La reconocida importancia de esta obra, así como las ventajas de todo orden que su construcción reportará, lo señalan como uno de los ferrocarriles de más urgente implantación. Así lo comprendió aquella ley y de la misma manera lo ha apreciado el Supremo Gobierno, apresurándose en darle cumplimiento. Para ello, comenzó por crearse la Junta Consultiva del Ferrocarril al Oriente, formada por personas de reconocida competencia, presidida por el Ministro de Fomento. Bajo sus auspicios y en armonía con las instrucciones que formuló, se hicieron diferentes exploraciones por los ingenieros Barreda, Voto Bernales, Tamayo y Carbajal, para determinar la mejor ruta entre las varias que se presentaban como probables, hasta la última que verificaron los ingenieros Cipriani y Kauffman, quiénes recorrieron las regiones comprendidas entre Puerto Wertheman en el Perené, é Iparia, en el Alto Ucayali, con una distancia aproximada de 255 kilómetros; comisión realizada en 1905.

Una vez resuelto que el Ferrocarril al Oriente, se construiría por el Perené, y en virtud de acuerdo especial de la Junta, se encargó al Cuerpo de Ingenieros Civiles—abril de 1906—de la árdua y compleja labor de organizar y llevar á cabo los estudios.

Comprendida, enseguida, la conveniencia de establecer dos grandes

divisiones en el trayecto por estudiar: una desde el kilómetro (más ó ménos), del Ferrocarril de Oroya á Cerro de Pasco, á Wertheman é Iparia, término de los estudios que se han subdividiósela en cinco secciones. Me ocuparé, pues, separa te, del resultado de los trabajos en ambas grandes divisiones

PRIMERA DIVISION:

Según reconocimiento ligero, practicado por el ingeniero J. Herbert Wood, de toda la región, se decidió la convenien dividir este gran tramo en dos secciones: una de Oroya á pasando por Tarma, con una extensión que entonces se esti 75 kilómetros y otra de Palca á Puerto Wertheman con 10 metros.

1ª *Sección: Oroya, Tarma, Palca.*—Para el estudio definit esta sección, se celebró en 22 de mayo de 1906, un contrat el Sr. Ministro de Fomento y el ingeniero Wood, para efec estudio definitivo de la línea por la suma de Lp. 25 por kiló en los 70 que, en definitiva, ha contado en esta sección. Ha tado pues, este contrato Lp. 1,750.

Según aquel convenio, debía emplearse, como pendiente m la del 3 ½ por ciento y como radio mínimo de las curvas, el metros. De acuerdo con esta y las demás cláusulas estipula ingeniero Wood, ha presentado con toda oportunidad todas l zas que componen el estudio para un ferrocarril de 0.91 de ent siendo el ancho de la plataforma un relleno de 3 metros con des de 1 ½ á 1 y en los cortes, de 4 metros, comprendiéndo cunetas de desagüe.

Un prolijo reconocimiento en los alrededores de la linea Cerro de Pasco Railway Co., desde el kilómetro 25 hasta permitió al ingeniero Wood, fijar como el mejor punto de p para este ferrocarril, el sitio llamado «Capillaoc», de la ha Ccaccaracra, á una distancia de la Oroya, de 25 kilómetros 35 tros. Se ha elegido este punto, entre otras, por las siguient zones: Aprovechamiento de un trecho de ferrocarril en actual tación; existencia de un espacio, más que suficiente, para la trucción de una importante estación y dependencias; su a 4,006 metros que ha permitido vencer la cumbre Pinchol, kilómetros de distancia, subiendo tan sólo 104 metros; su sit que dá principio á un valle en dirección al Oriente, cuya to

Cerro del "Palo" y alturas de Huancoy

Quebrada de Chuccho

fía presta elementos para construir una línea, con pendientes y curvas aparentes y por donde no baja ningún río que pueda dañar al ferrocarril; y, por último, la circunstancia de que la línea nueva quedará emplazada de tal manera, que si fuere necesario, sería fácil, en el futuro, construir otra, que partiendo de ese punto, corriese por corto trayecto paralelamente con la del Cerro de Pasco, hasta llegar á un punto conveniente, donde pudiese cruzarla por medio de un puente, para seguir á la Oroya, por una ruta más aparente.

El trazo, saliendo de Capillaoc, pasa por la falda sur del valle, cruzando el camino del Inca, sigue por la cumbre del Pinchol y principia á descender, faldeando por la quebrada Sombrero Faja, hasta llegar á la Pampa Pucarame, kilómetro 10. De allí continúa por las faldas de los cerros Antachuccho y Chauyac, atravesando un camino que va á la Oroya, avanza sobre la falda del cerro «Cresta del Condorcocha» y llega al kilómetro 15 en la pampa del mismo nombre.

Continúa después por frente á los pueblos de Chancha y Huancoy (kilómetro 18) y en el kilómetro 20 atraviesa la cabecera de la quebrada Cacray. Avanza por terreno muy accidentado—Quebrada de Alumbre y de Chicchipa—y como ya en el kilómetro 22, las quebradas son mucho más profundas y su inclinación no permitiría sino la construcción de terraplenes colosales, se ha determinado que el medio más seguro y económico de atravesarlas, será con viaductos, de los que se construirán tres, con una longitud total de 235 metros. Seguirá después, la línea, por las faldas del Jatumpampa y pasará por terrenos de las comunidades de Pumachaca y Ninatambo, en donde se encuentra el kilómetro 30 á una altura de 3,520 metros y casi frente á Tarma; pero á una altura sobre ella de 460 metros. En seguida irá por terrenos de la hacienda «Sacsamarca», siempre faldeando por terrenos baldíos y accidentados. Cruzará el camino de Tarma á la cumbre de Iscay-Cruz, pasando por las quebradas de Haciaccpuquio, Mitapuquio, Chuccho y Jacahuarinca, hasta llegar á los terrenos de la hacienda Casa Blanca. (kilómetro 36). Atraviesa el camino real de la Oroya á Tarma y llega á la orilla izquierda de la acequia alta que corre paralela á ese camino, continuando por varios potreros de alfalfa hasta el kilómetro 40.

Después de ser llevado sobre las alturas del caserío Muclluсru, el trazo pasa por los terrenos de Jarama, Macón, Rinrihuain, Huricopata, Huinco y Huantay y atravesando un camino que vá á las

alturas y la quebrada Rinrihuain. Es en Ccosmopata (kilómetro 44) donde dá vuelta el trazo y sigue por el lado oeste del valle de Huanuquillo, bajando después á terrenos llanos y cultivados, donde principia una curva de 95.67 de radio, por la cual pasará el ferrocarril de un lado á otro del valle. Después de atravesarse terrenos cultivados, se llega al río Cullana, que se salvará con un pequeño puente, continuando la línea por la ruta más directa en dirección á Tarma, á donde entra por la calle del Cuzco, quedando el kilómetro 48 en el centro de la ciudad, de donde se sale por potreros paralelos á la calle de Chanchamayo, siguiendo cerca del camino real que vá al valle de este nombre, hasta cruzarlo diagonalmente, antes de llegar al pueblecito de Hualhuash.

Sigue el trazo por terrenos llanos, avanzando por Pumachaca (kilómetro 52.5) y después entre el camino real y el río. Continúa en el kilómetro 55 al pié de los cerros de Tupin y Huayucayo, hasta cruzar el camino real, llegando al antiguo, del que se aprovecharán 270 metros. Pasa después por delante del panteón de Acobamba, hasta la quebrada de Mashuamachay, donde principia el fundo «Vista Alegre», en uno de cuyos potreros, se encuentra el kilómetro 60. De allí vá á Vilcabamba, cruzando el río de este nombre por medio de un puente de 6 metros y siguiendo por terrenos de Huaylahuichan, pueblecito de Llacasaca y tierras de comunidad hasta el kilómetro 69, frente al pueblo de Palca, á una altura sobre éste de 160 metros.

El kilómetro 70 está casi frente á la confluencia de los ríos Tapo y Taruca.

En todo el trazo no hay ninguna contrapendiente, de manera que no se ha perdido nada de distancia en los 1109.53 metros de diferencia de nivel que hay entre el principio del trazo, «Capillaoc» 4008.31 metros sobre el mar y Palca, 2898.78 metros.

El presupuesto presentado por el Sr. Wood asciende á Lp. 290.93 inclusive imprevistos, dirección y beneficio del contratista.

2ª *Sección: Palca á Puerto Wertheman.*—En la última parte del mismo contrato, celebrado para el estudio de la sección anterior se estipuló que el ingeniero Wood, se comprometía á efectuar un reconocimiento de la región comprendida entre Palca y Puerto Wetheman, con el objeto de buscar el mejor emplazamiento para la vía proyectada en esa región. El importe de ese reconocimiento fué convenido en Lp. 200 y su resultado fué oportunamente presentado por el señor Wood, quien propone el siguiente trazo:

Hacienda "Casa Blanca"

Quebrada de Tarma (Cocha)

límites fijados de cada sección y, muy especialmente, el punto de bifurcación entre la 2ª y la 3ª; siendo, aparte esto, su misión principal, recorrer constantemente los campamentos, á fin de cuidar de que no faltara nada en ellos y, muy especialmente, en lo que á operarios y víveres se refiere. Se estableció una agencia en Silvatambo, donde se construyó un almacen-depósito para los víveres que se enviaban de Lima y La Merced, así como una línea telefónica de este punto á Pueblo Pardo, término de la comunicación telegráfica con la capital; pudiéndose, de esta manera, absolver rápidamente las consultas de los Jefes de Sección, mandándose propios de Silvatambo á los campamentos respectivos. Cada comisión estuvo organizada con un ingeniero jefe; dos ayudantes, uno encargado del perfil longitudinal y otro de los transversales y un jefe de campamento; el personal se completaba con un Agente en Silvatambo y un médico y su ayudante; quienes debían recorrer constantemente la región en estudio, atendiendo á la salud de los comisionados y peones.

Para la formación de los planos y redacción del proyecto preliminar ó ante proyecto, según los datos que del campo debían remitir las cinco secciones, se estableció una oficina técnica, á cargo del ingeniero señor José A. Revilla, auxiliado por varios ayudantes, quiénes dieron principio á sus labores en 1º de setiembre de 1906, dedicándose á interpretar las primeras libretas de campo recibidas, correspondientes á la primera sección, que es la que con más regularidad las ha enviado.

Las comisiones que remitían sus datos á esta Dirección, eran las cinco organizadas, cuya relación es la siguiente:

Sección 1ª	Puerto Wertheman al Cuatziriqui	Long. aprox. 80 kilómetros Ingeniero Valderrama.
Id. 2ª	Río Cuatziriqui al Cuello Sumbisidoni	Long. aprox. 55 kilómetros Ingeniero Weber.
Id. 3ª	Cuello Sumbisidoni al Penatinganorona	Long. aprox. 60 kilómetros Ingeniero Schaeffer.
Id. 4ª	Río Penatinganorona al Catzingari	Long. aprox. 60 kilómetros Ingeniero Villavicencio.
Id. 5ª	Río Catzingari al Shahuaya	Long. aprox. 70 kilómetros Ingeniero Voto Bernales.

La sección 1ª, como ya se ha dicho, es la que con más regularidad ha remitido sus libretas de campo; las demás lo han hecho de un modo intermitente y con algún retrazo debido á inevitables dificultades y á la forzosa demora que han sufrido en su trabajo; en espe-

ACOBAMBA

Palca km. 70

por las cabeceras de multitud de ríos, que hubieran alargado el desarrollo de la línea, aumentando grandemente el coste, tanto por esto como por el mayor número de puentes que hubiera habido que construír. El haber sido aprobada esta modificación, es la causa por la que aparecen las comisiones 4ª y 5ª, como dividiéndose los estudios hasta la citada confluencia.

Las longitudes estudiadas de cada sección, según el trazo que luego se hizo en la oficina, son las que aparecen del siguiente cuadro, en el cual están consideradas como longitudes supuestas, los trazos que faltan por estudiar, para enlazar las secciones, los cuales se han estimado aproximadamente sobre el plano.

RESUMEN GENERAL DEL TRAZO

		LONGITUDES—kilómetros		
		Estudiada	Supuesta	Total
Sección 1ª	Puerto Wherteman ..... Río Cuatztiriqui	76.178	.....	76.17
Id 2ª	Río Cuatziriqui ..... Cuello Sumbisidoni	58.772	.....	58.77
Id 3ª	Cuello Sumbisidoni ..... Río Penatinganorona	23.350	61.700	85.05
Id 4ª	Río Penatinganorona ..... Nacientes del Catzingari	33.250	21.750	55.00
Id 5ª	Nacientes del Catzingari ..... Desembocadura del Shahuaya...	3·600	74.400	78.00
	Totales	195.150	157.850	353.00

Posteriormente, el actual Ministro de Fomento doctor don Del Fin Vidalón, celebró un contrato con don Alfredo W. Mac Cune, para la construcción de esta vía férrea y la de otra hacia la costa.

De este contrato, que lleva la fecha del 11 de abril de 1907 y que fué aprobado por Suprema resolución del día siguiente, extractamos las bases y condiciones más interesantes:

El concesionario señor Mac Cune debe construir una línea, de trocha normal, entre un punto cualquiera del ferrocarril de Oroya al Cerro de Pasco y otro punto cualquiera del río Ucayali, navegable á vapor en toda época del año.

Construirá también otra línea, de trocha normal, entre el pri-

Quebrada de Tapo

Túnel y desarrollo de Carpapata

posteriores á su presentación; dándose por aprobados en caso cor rio.

Los estudios preliminares de la línea, hasta la costa, se pre tarán dentro de los 3 últimos años estipulados para la construc del ferrocarril al Ucayali: y los definitivos, dentro del plazo fij para su terminación en el mes de agosto de 1916, rigiendo en t lo demás, las mismas prácticas estipuladas para la otra línea.

Si de los estudios preliminares quedara comprobada la pra cabilidad de la línea por una ruta distinta de la del Perené- estudiada—hasta aguas navegables del Ucayali, el concesionario obliga, en este caso, en el término de un año después de conclu la línea referida, á construir un camino carretero de libre trá que una un punto de dicha línea con el de la confluencia de los Paucartambo y Chanchamayo (Perené).

Se fijan las franquicias que el Gobierno acuerda al concesio rio en relación con los terrenos que atraviesen las líneas, las t fas, penas en caso de incumplimiento y otras más de carácter ramente administrativo, que no consideramos necesario reseñar a debiendo agregar, para concluir, que el señor Mac Cune cum oportunamente con hacer el depósito acordado.

***

FERROCARRIL DE AYACUCHO AL CUZCO

Animado el actual Gobierno del laudable y patriótico propó de dar extricto cumplimiento á la ley de 30 de marzo de 19 no podía dejar el mando sin verlos realizados. Es por esto que a ba de autorizar al Cuerpo de Ingenieros Civiles para contratar el ingeniero don Cárlos Weber, el reconocimiento de la ruta n conveniente, á su juicio, para unir el ferrocarril de Ayacucho el del Cuzco, ambos en construcción. Según el itinerario fijad Weber en las respectivas instrucciones que le ha dado el Cue de Ingenieros Civiles, pasando por Andahuaylas y Abancay, ar una extensión de 500 kilómetros, aproximadamente, y el recon miento ha sido pactado en la suma de Lp. 1,000'000 por los 400 meros y Lp. 2'500 por cada uno de los restantes que resulten.

Weber á emprendido su viaje con el propósito de terminar labor y dar cuenta de ella á fines del mes de julio próximo, de n

FERROCARRIL AL ORIENTE

Quebrada de Puntayacu

Orilla izquierda del río Paucartambo

nera que el Congreso pueda determinar lo necesario á asegurar los fondos que sean precisos para la construcción.

* * *

FERROCARRIL DE VITOR Á SIGUAS, MAGES Y CAMANÁ

La ley de 1º de diciembre de 1905, en su artículo 1º, dispuso que el Poder Ejecutivo, mandara practicar en el día, los estudios y presupuestos de un camino carrretero ó de una vía férrea, de trocha angosta, que uniera el ramal del ferrocarril de Vítor, en su punto terminal, con los valles de Siguas, Mages y Camaná. Decidido el Supremo Gobierno por la construcción de un ferrocarril, ordenó al Cuerpo de Ingenieros Civiles, propusiera el personal necesario y formulara el presupuesto de gastos relacionados con su estudio, por Suprema resolución de 15 del mismo mes y año. Fué, pues, en cumplimiento de tal orden, que dicho Cuerpo propuso para encargarse de la comisión, al ingeniero don Julio Andrés Arce, presentando el presupuesto respectivo ascendente á la suma de Lp. 1,035, aumentada posteriormente en Lp. 450; (todo lo que ha merecido la aprobación Suprema) y formulando las instrucciones correspondientes.

Del estudio presentado por el ingeniero Arce, resulta que este proyectado ferrocarril cuya trocha será de $0^{m}75$, comprende una línea principal y un ramal. La principal comienza en el término actual del ferrocarril de Vítor y concluye en Cantas (Mages) y el ramal, principia en Molles (Pampas Siguas-Mages) kilómetros 73'4 de la principal y concluye en la pampa de Sarria (Camaná).

La región por la línea de Mages, es la antiplanicie de la costa que, en el Departamento de Arequipa, se encuentra entre 2,000 y 1,800 metros sobre el mar, y está surcada por tres quebradas profundas que forman los valles de Vítor, Siguas, Mages y Camaná. Vítor y Siguas se unen á 20 kilómetros del mar y forman el valle de Quilca. Hay otras quebradas de menores dimensiones, siendo las principales dos: «Impertinente» y «Molles»; la primera es tributaria de Vítor, á la que se une en Huachipa; la segunda pertenece á Mages, á la que se reune antes de Camaná. Los ríos que surcan estos valles vienen de los Andes y tienen agua constantemente. Por las quebradas «Impertinente» y «Molles», surcan torrentes que tienen agua casi todos los años, por pocas horas ó días, en la época de lluvias en los Andes.

Entre las quebradas hay Pampas muy uniformes. La que está

entre Siguas y Mages, tiene dos cadenas de cerros por el Sur y el Oeste.

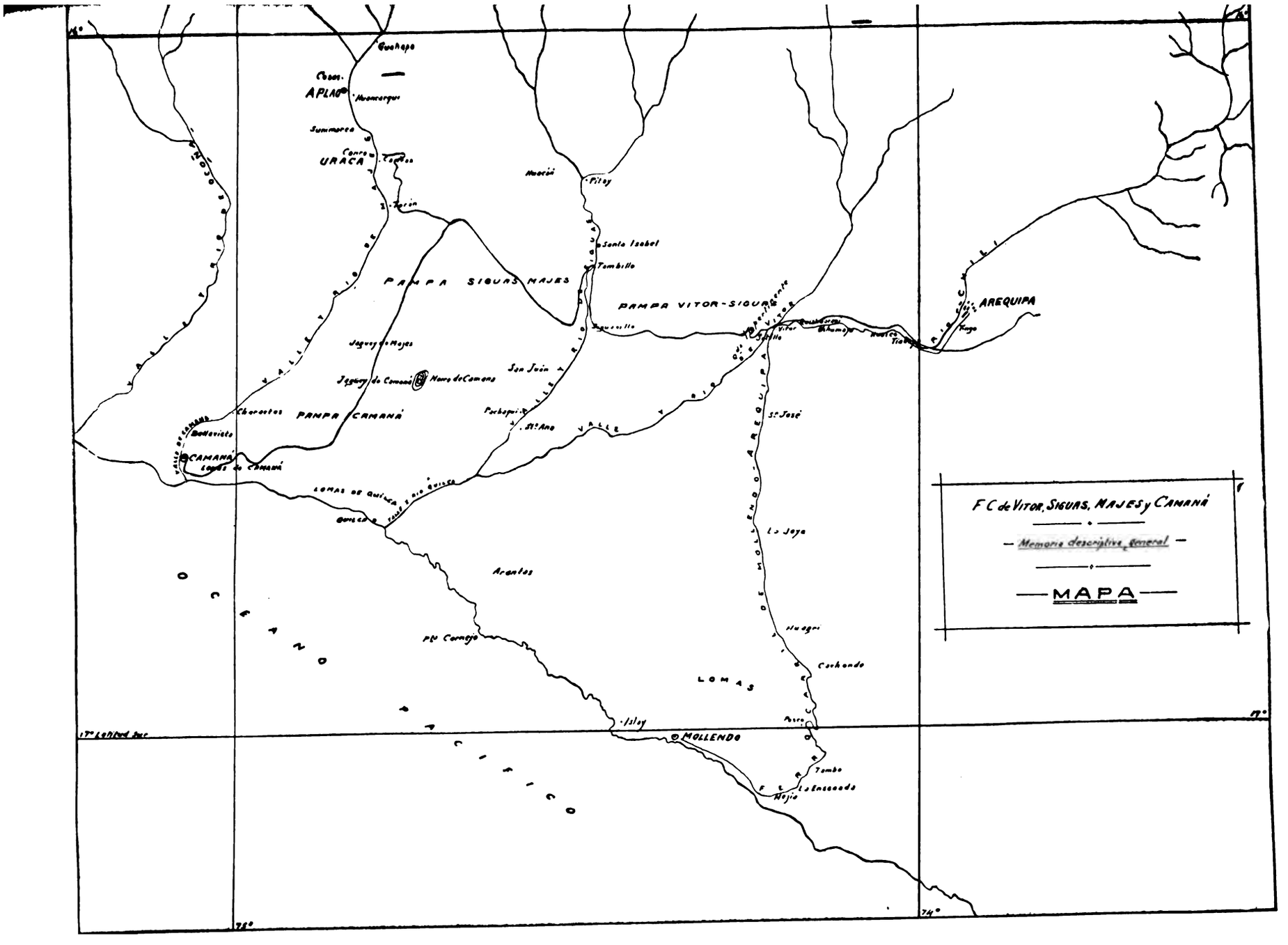
El ramal á Camaná, tiene parte de su trazo en la planicie arriba descrita, y otra parte en la bajada á la costa. Esta última, es la región montañosa conocida con el nombre de «Lomas». El valle de Camaná es el mismo de Mages, que toma ese nombre al llegar á la costa.

La importancia del proyectado ferrocarril es grande, pues, servirá á tres provincias del Departamento de Arequipa, á saber: Cercado (Vítor y Siguas) Castilla (Mages) y Camaná. Sólo Vítor tiene regulares medios de comunicación, por su proximidad á la línea de los Ferrocarriles del Sur; Siguas Mages y Camaná, están muy aislados, teniendo sólo malos caminos de herradura. Por esta razón, su progreso ha sido muy lento, pues, apesar de tener grandes extensiones de terreno de cultivo, abundante agua de regadío y no haber escaséz de brazos, con el tardío y caro trasporte de acémilas no ha podido poner con ventaja sus productos en los mercados de consumo. La necesidad se siente, muy especialmente en el valle de Mages, donde la antes floreciente industria de la caña de azúcar, languidece y tiende á desaparecer; pues, con los precios actuales, los productos de la caña no pueden soportar el fuerte coste de trasporte en acémilas.

Trazo: Línea principal á Mages.—La línea á Mages principia, como se ha dicho, en el término del ferrocarril á Vítor, de donde se dirige al río, que atraviesa por un puente, y toma la ladera Oeste de Vítor, que asciende y llega á la pampa Vítor-Siguas, después de atravesar la quebrada «Impertinente». Cruza esta pampa, inclinándose al Norte, hasta llegar á Siguas, sobre el Pago de Siguasillo. Después, desciende por la ladera Este de Siguas, cruza el río de Tambillo y asciende el lado Oeste, hasta llegar á la pampa Siguas-Mages. En esta pampa cruza la quebrada Molles y la cadena de cerros del «Gentilar», llegando á Mages en la altura de Torán. Desciende, finalmente, por la ladera Oeste de Mages, hasta llegar á la quebrada de Cantas, término del proyecto.

En el estudio se ha dividido esta línea en cinco secciones:

Sección	Vítor.....	kms.	14'620
,,	Pampa, Vítor-Siguas.....	,,	25'126
,,	Siguas.....	,,	11'202
,,	Pampas Siguas-Mages.....	,,	36'895
,,	Mages.....	,,	22'022
	Total de kilómetros		109'865


F C de VITOR, SIGUAS, MAJES y CAMANÁ
Memoria descriptiva general
MAPA
AREQUIPA
MOLLENDO
URACA
APLAO
PAMPA SIGUAS MAJES
PAMPA VITOR-SIGUAS
PAMPA CAMANÁ
CAMANÁ
LOMAS
OCEANO PACIFICO
Santa Isabel
Tambillo
Pitay
San Juan
Arantos
Pt. Corrego
Islay
Tambo
La Ensenada
Mejia
Cocharcas
Huagri
Cocharcas
Pedro
Yarabamba
Yura
Tingo
Vitor
Sachaca
Sta. Ana
Pachapuja
Chorcotos
Bellavista
Lomas de Camaná
Lomas de Quilca
Jaguay de Majes
Jaguay de Camaná
Huaca
Pitay
Summaca
Conro
Tacalos
Guahape
Huamarqui
Huaca
Sta. José
La Joya
Cachendo
Pampa Siguas
Jaguay
Vitor
Sachaca
Yarabamba
Yura
Tingo
Arequipa
Mollendo
Islay
Arantos
Lomas de Quilca
Camaná
Bellavista
Chorcotos
Pampa Camaná
Jaguay de Camaná
Jaguay de Majes
Pampa Siguas Majes
Tambillo
Santa Isabel
Pitay
Huaca
Summaca
Conro
Uraca
Aplao
Guahape
Huamarqui
Tacalos
Sta. José
Sta. Ana
Pachapuja
San Juan
Arantos
Islay
Mollendo
Tambo
La Ensenada
Mejia
Cocharcas
Huagri
Cachendo
Pedro
Yarabamba
Yura
Tingo
Vitor
Sachaca
Arequipa

Ramal á Camaná.—Principia en la quebrada «Molles», en la sección Pampa Siguas-Mages, kilómetro 73.4, y se dirige al Sur, por esa quebrada, en una extensión de 11 kilómetros; después atraviesa la pampa y la cadena de cerros del Jagüey. En seguida se inclina al Oeste por una pampa, hasta encontrar las Lomas en la quebrada del Barbasco. Desciende por las Lomas, hasta llegar á la playa, por donde sigue hasta la punta de Camaná; aquí entra en el valle por su lado Este y sube hasta la pampa Sarria, fin del proyecto.

En el estudio está dividido este ramal en dos secciones:

Sección Pampa-Camaná.....	kms.	34'908
,, Camaná.....	,,	53'345
Total de kilómetros		88'253

El estudio hecho en el terreno ascendió á 245'6 kilómetros, pues, se estudió en muchas partes dos regiones, que permitieron escoger el trazo definitivo más favorable.

El coste para los 198 kilómetros de que consta el total aprovechable de la línea, es de Lp. 145,931'098 que se descomponen así: Para la principal, Lp. 84,166'144 y para el ramal Lp. 61,764'954. El precio por kilómetro, comprendiendo material rodante, será de Lp. 736.

* * *

ILO A LA JOYA

Resuelto por el Supremo Gobierno el estudio de esta linea, destinada á unir el puerto de Ilo con un punto de la linea férrea de Mollendo á Arequipa, el Cuerpo de Ingenieros Civiles procedió á contratar con el ingeniero don Juan Velázques Jimenez, la verificación de los reconocimientos barométricos más necesarios, á fin de hallar una linea de trazo, cuya ubicación fuera la más conveniente, bajo todo concepto, ya desde el punto de vista de su menor coste, como desde el de los mejores servicios por prestar á los intereses nacionales y locales, ya desde el de la seguridad de aquella linea en lo que se refiera á la defensa nacional y al intercambio de mercaderías con la vecina República de Bolivia.

Aprobado por el Supremo Gobierno, con fecha 31 de mayo de 1907, el respectivo contrato celebrado con el mencionado profesional y premunido éste de las intrucciones correspondientes, emprendió

viaje al lugar donde estimó dar comienzo á sus labores y, una terminadas, ha presentado los documentos pertinentes.

De la memoria explicativa de los trabajos verificados, vam extractar los puntos que juzgamos más interesantes para dar ciente conocimiento de los resultados obtenidos y de las concl nes á que arriba.

Después de algunas digresiones sobre la topografía, orogr geología, clima, hidrología é importancia de la región materia d estudios, entra á ocuparse del reconocimiento barométrico por él lizado, haciendo algunas lijeras apreciaciones sobre el trazo de l nea férrea entre Mollendo y Arequipa, para deducir de allí la co niencia del punto de empalme de ésta con la línea en proyecto, c: de asegurar, por sus condiciones, un servicio ámplio y seguro al n miento intensivo del comercio é industrias locales, así como al de ternación á Bolivia.

Por diversas razones, todas igualmente fundadas, descarta d elección á Tambo, Cachendo, Huaqui y Vítor y deja sólo como pu adecuados para el empalme en cuestion, La Ensenada y La Joy primero, para dar lugar á una línea costanera y, el segundo, á clases de línea: una interior y otra mixta.

Pasa en seguida á estudiar, una por una, estas tres líneas y o ne los siguientes itinerarios:

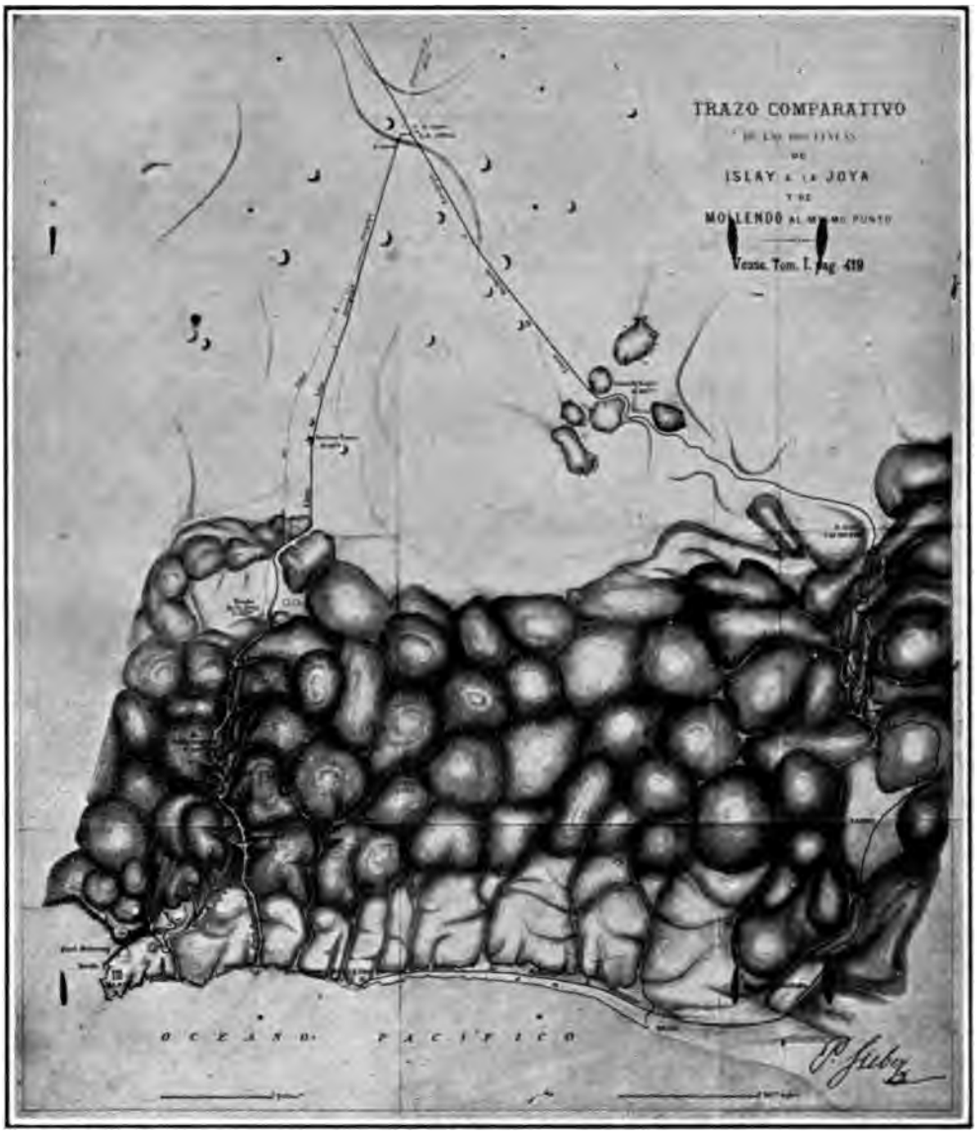
LÍNEA COSTANERA

La Ensenada a Punta de Bombón.....	kms	9.500
Bombón á Amoquinto.....	,,	48.000
Amoquinto á La Apacheta.....	,,	14.000
Apacheta á Agua Buena.....	,,	9.500
Agua Buena á Pocoma.....	,,	2.000
Pocoma á Ilo.....	,,	29.000
Total de kilómetros		112.000

con las siguientes obras de arte:

1 puente de	500	m.	de luz sobre el rio	Tambo
1 ,, ,,	200	,,	,, ,, ,,	Moquegu
14 viaductos con	1820	,,	sobre distintos lugares.	

F.C. LA JOYA — ILO


TRAZO COMPARATIVO
DE LOS FERROCARRILES
DE
ISLAY A LA JOYA
Y DE
MOLLENDO AL MISMO PUNTO
Vease Tom. I. Pag. 419
OCEANO PACIFICO

Puerto Wertheman — aguas arriba

Campamento general en Silvatambo

de la Gloria» hasta el kilómetro 35 en que descendiendo sucesivame- te, se llega á la cresta superior de la «Cuesta de la Gloria».—En es punto se pasa de la ladera izquierda de la quebrada de Cachendo. á ladera derecha de la de Arequipa.

Continuando el desarrollo, en la ladera, por esta falda y en el kil metro 37'900 se llega al fondo de la quebrada de Arequipa, con un d sarrollo en semicírculo, por medio de un túnel de 250 metros de larg se cambia la dirección del trazo y se vuelve con él por la misma lad ra, aguas abajo de la quebrada, hasta la conjunción de la quebrada Arequipa con la de Cachendo, lo cual se verifica en el kilómetro 43'1 En este último trecho ha habido necesidad de adoptar la pendien máxima de todo el trazo que es de 3'6 % en una extensión de 120 .

Entre los kilómetros 38 y 43, el desarrollo se efectua forzosame- te por la ladera derecha, porque, por la izquierda, se presentan s faldas esquistosas y con grandes derrumbes.

Desde el kilómetro 43 el río Tambo, como la quebrada tiene u a pendiente de 4 % en el trayecto, se ha adoptado un trazo sinuoso, n e- diante desarrollos en el fondo de ella. Así se llega al kilómetro 47'3 0 en donde se ha proyectado el estribo derecho del puente sobre el Tambo.

3ª Sección.—Desde el estribo izquierdo del mismo puente (ki ó- metro 47'610) la línea atraviesa la vega con dirección á la hacien a «Caraquen», oblicuándose un poco en el piso superior de dicha ve a. Así llega el trazo hasta el kilómetro 48'400, desde donde, media te una serie de curvas y contracurvas, se llega á tomar la falda de la a- dera izquierda de la quebrada del Tambo, unos 400 metros aguas a a- jo de la citada hacienda.

El trazo, desde el kilómetro 50 para adelante, sigue subiendo p r dicha falda hasta el kilómetro 51'700, en el que dobla y entra por l kilómetro por la ladera izquierda de la quebrada de la Pascana, e- monta esta quebrada hasta el kilómetro 52'7 y allí por un boque te que presenta su ladera derecha, se pasa á la quebrada del Tambo á los 360 metros de altura.

Desde aquí la línea del trazo continúa subiendo constanteme n- te, con una gradiente de 3%, contorneando todos los repliegues y ondulaciones de las faldas; de este modo se llega al kilómetro 4. situado en la cresta de intersección de la ladera izquierda de la quebrada del Tambo, con la ladera izquierda de la del Carrizal.

Desde el kilómetro 64 para adelante, el trazo continúa subie n-

Las Cascadas del Perené

Confluencia del Quimiriqui con el Perené

do con 3'5% por la ladera izquierda del Carrizal, hasta el kilómetro 69, en que la línea del proyecto entra en la pampa del «Meadero» á 867 metros sobre el nivel del mar.

4ª Sección.—En toda esta sección, comprendida entre el kilómetro 69 y el 81, el trazo sigue, aproximadamente, la línea de la poligonal de estudio y al nivel de la pampa. En el kilómetro 80 se encuentra la Quebrada honda y con un desarrollo de 1,300 metros se llega al fondo de ella y se la cruza con un puente de 20 metros de luz.

5ª Sección.—Comprendida entre los kilómetros 81 y 94'300 el trazo sigue el terreno, naturalmente, y sólo que desde el kilómetro 92'800 al 94'300, donde se encuentra el boquete del Morro, el trazo se desarrolla, para subir el desnivel que allí presenta, con gradiente no mayor de 3%.

6ª Sección.—Desde el boquete del Morro, el trazo pasa á la región del litoral y continúa por las faldas de la vertiente occidental de la serranía de la costa. En esta sección y por la configuración especial del terreno, existe un verdadero escalón que salvar, pues, hay que descender de los 1,021 metros á los 260 metros; no pudiendo conseguirse mayor desarrollo ha habido que admitir cuatro *zig-zag* y esto apesar de haberse adoptado la pendiente máxima de 3'5%. De este modo se llega al kilómetro 105'400 en el fondo de la quebrada de Caracona.

En este último punto se pasa de la ladera derecha de la quebrada de Caracona á la izquierda, mediante un túnel de 120 metros de largo que principia en la estaca 105'500.

Desde el kilómetro 105'500 hasta el 109'600 el trazo sigue todas las inflecciones de las faldas, y ha habido necesidad de adoptar, en ese intervalo, 2 túneles: uno en el kilómetro 106'950 de 215 metros y el otro en el kilómetro 108'100 de 100 metros de largo; y de este modo se llega al kilómetro 109'600. Pero no pudiendo continuarse desde esta quebrada al mismo nivel, se ha adoptado un doble *zig-zag* cuyas colas se encuentran en los kilómetros 109'600 y 110'600.

De este último punto, al kilómetro 113'600, el trazo sigue faldeando para llegar á la quebrada «Sin nombre», y como no es posible atravesarla directamente, por ser muy ancha para proyectar un viaducto y muy angosta para establecer un desarrollo y pasar de una ladera á la otra, se ha tenido que adoptar otro *zig-zag* que es el

ıltimo en todo el trazo y cuya cola se encuentra en el kilóm[illegible]
tro 113'600.

De aquí hasta el kilómetro 120'500, el trazo sigue con grand[illegible]s desarrollos y continúa más adelante hasta el kilómetro 130, desce[illegible]n-diendo sucesivamente. Apesar de las curvas de radios de 120 metr[illegible]s adoptadas para ajustar, en lo posible, la línea, á las formas del terr[illegible]e-no, ha habido necesidad de proyectar entre los kilómetros 113'600 y 130, 8 túneles con una extensión total de 1,450 metros y 7 viaduct[illegible]s con una luz total de 1,095 metros.

En este último trayecto, de 13'400 kilómetros, el desarrollo co[illegible]s-tituye la sección de los mayores accidentes, con las obras de arte m[illegible]s costosas proyectadas.

Desde el kilómetro 130 hasta el 136'200, el trazo se desarro[illegible]lla por las faldas de la costa con pendientes no mayores del 3%.

Desde el kilómetro 136'200 hasta el 154, la línea vá, casi á niv[illegible]el, siempre por las faldas de la planicie, hasta llegar al río de Moqueg[illegible]a, cuya travesía se verifica mediante un puente de 260 metros de l[illegible]z. El estribo derecho está situado en el kilómetro 154'190 y el izqui[illegible]er-do en el kilómetro 154'400.

Continuando el trazo unos 3'500 kilómetros por las playas [illegible]de dicho río, se llega al puerto de Ilo, empalmando en la estación [illegible]el ferrocarril á Moquegua en el kilómetro 158'365.

La línea atraviesa la población del puerto, por su calle más r[illegible]ta, sin tocar propiedades particulares.

RESUMEN DEL TRAZO

Longitud total de la línea	Kms.	158'365
15 túneles con un largo de	»	2'525
3 puentes	»	530
8 viaductos	»	1'170
12 alcantarillas	»	——
7 zig-zag	»	——

Y su costo está presupuesto así:

Infraestructura	Lp. 695,373'000
Superestructura	» 370,553'200
Total	Lp. 1.065,926'200

ó sea Lp. 6,782'000 por cada kilómetro.

EL CUZCO

Ollantaitambo — Puente sobre el Urubamba.

CUZCO Á SANTA ANA

En la legislatura de 1905, el H. Senador por el Cuzco doctor don Telémaco Orihuela, preocupado con la idea no sólo de mejorar, sino de perfeccionar las vías de comunicación del departamento que representa, especialmente la que comunica la capital con el rico valle de Santa Ana, de la provincia de la Convención, pensó conseguir la dación de una ley para que, en lugar del camino carretero que debería construirse entre ambos lugares, en cumplimiento de la ley respectiva, se construyese un ferrocarril de 0m90 de trocha.

Para fundar su proyecto, solicitó del Ministerio de Fomento algunos datos relacionados con el estudio que en 1904 había realizado el ingeniero don Mauro Valderrama. Dicho ingeniero estudió primero un camino de herradura entre Piscocucho y Santa Ana y, posteriormente, uno carretero entre Piscocucho y el Cuzco, dividido en dos secciones.

Los datos más interesantes sobre estos estudios, terminados en noviembre del indicado año, aparte el ancho proyectado para la plataforma, en 3 metros para el de herradura y en 5 para el carretero y las gradientes maximas que resultaban ser de 10 % para la primera sección y de 6 % para la segunda, son los siguientes:

Secciones estudiadas	Coste del estudio	Largo de la Sección	PRESUPUESTO	
			Herradura	Carretero
1ª del Cuzco á Pisac	£ 259'000	K. 31'650	Lp. 5,577'000	Lp. 12,544'400
2ª de Pisac á Piscocucho	,, 506'000	,, 72'025	,, 10,483'000	,, 18,150'000
3ª de Piscocucho á Santa Ana	,, 835'000	,, 87'154	,, 29,084'400	,, 87,253'200
	1,600'000	K. 190,829	Lp. 45,144'400	Lp. 117,947'600

El señor Orihuela quizo saber, también, si esos estudios podrían ser aprovechables para la construcción de una vía férrea de 0m. 90 de entreriel y cuál sería su coste.

El Cuerpo de Ingenieros Civiles, al cual se pidió opinión al respecto, manifestó en un informe de su Director, el Jefe de la Sección de Fe-

rrocarriles, ingeniero don Felipe Arancivia, que la pendiente aceptad de 6% para la carretera, no permitiría, á su juicio, implantar sobre aque lla un ferrocarril de simple adherencia, de ningún ancho de vía, salv que se empleara la cremallera ó la tracción eléctrica. Si se implantab adaptando este último sistema, podría hacerse sobre la plataforma pr yectada para el camino de herradura; pero, como la vía férrea ocupari todo el ancho de la plataforma, no quedaría espacio disponible para tráfico de peatones ni el de acémilas sobre todo, tendría forzosament que llegarse á construirla de 5 metros de ancho, tal como se había pr yectado para la carretera, de los cuales 3 se destinarían al ferrocarr eléctrico y 2 para el camino de herradura.

Emitió también su opinión con respecto al coste probable de la vía, manifestando que, según el estudio del ingeniero Valderrama, la longitud del camino entre el Cuzco y Santa Ana es de 191 kilómetros y que el coste de formación de la plataforma sería de Lp. 118,000'000, comprendiendo en esa cifra las expropiaciones, movimiento de tierra, puentes y albañales; pero no el afirmado de la calzada. Tratándose de la implantación de un ferrocarril, el afirmado es la vía misma, cuyo coste podía estimarse en la suma de Lp. 800'000 por kilómetro. En fin, las instalaciones de fuerza motríz, la línea aérea conductora, las estaciones intermedias y el material rodante, económicamente instalados, importarían Lp. 600'000 por kilómetro.

Con estos datos, el coste mínimun del ferrocarril eléctrico, proyectado entre el Cuzco y Santa Ana, se compondría de las partidas siguientes:

1° Formación de la plataforma.....	Lp.	118,000'000
2° Vía—191 Kms.—á Lp. 800.....	»	152,800'000
3° Instalaciones eléctricas y motores—191 Kms. á Lp. 600.....	»	114,600'000
Total	Lp.	385,400'000

cantidad que exigiría una suma anual de..... Lp. 35,471'600 para servir los intereses de 8% en 25 años.

A instancias reiteradas del honorable representante por la Convención, doctor don Benjamín de la Torre, en la Cámara de Diputados, secundado en la colegisladora por los señores Telémaco Orihuela y M. Teófilo Luna, senadores por aquel departamento, se sancionó la ley número 700, promulgada por el Ejecutivo el 10 de diciembre de 1907, disponiendo que éste proceda, á la brevedad po-

PARA concluir, vamos á determinar, en seguida, las secciones de las diversas líneas férreas que pueden ser aprovechadas en este ferrocarril:

EN EXPLOTACIÓN

Gollarisquisca al Cerro de Pasco.....	Kms.	43'000		
Cerro de Pasco á la Oroya.....	»	129'000		
La Oroya á Huari.....	»	20'560		
Checcacupe á Sicuani.....	»	41'000		
Sicuani á Puno.....	»	197'400		
Suman.....			Kms.	430'960

EN CONSTRUCCIÓN

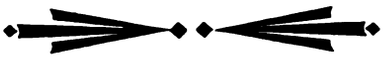
Chimbote á Recuay—Del km. 105 á Recuay.....	Kms.	130'000		
Huari á Huancayo.....	»	104'600		
Huancayo á Ayacucho.....	»	260'000		
Cuzco á Checcacupe.....	»	102'000		
Suman.....			Kms.	596'600
Pasan.....			»	1,027'560

Vienen..... Kms. 1.027'560

EN ESTUDIO

Ayacucho al Cuzco.....	Kms. 500'000	Kms.	500'000
Total.....		Kms.	1.527'560

Cuyas características son: ancho de la trocha, 1m. 44; peso del riel, 70 libras por yarda ó sea 35 kilogramos por metro; gradientes máximas 3%: con todo lo cual puede contarse para un servicio estable mediante locomotoras de 100 toneladas de peso mínimo.



ANEXOS

RESUMEN GENERAL DE DISTANCIAS

FERROCARRILES EN EXPLOTACION

Paita á Piura ..... Kms.	97'000	
Eten á Ferreñafe	43'000	
Chiclayo á Pátapo	24'100	
Pacasmayo á Yonán	96'000	
Chancay á Palpa	25'000	
Lima al Callao	13'717	
Lima á Chorrillos	14'052	
Callao á La Punta	2'600	
Callao á Bellavista	3'400	
Lima á Magdalena del Mar	7'000	
Lima á Ancón	38'200	
Callao á la Oroya	222'000	
Ticlio á Morococha	14'650	
Oroya al Cerro de Pasco	132'000	
Cerro de Pasco á Gollarisquiscca	43'000	
Oroya á Huari	20'560	
Pisco á Ica	74'000	
Mollendo á Arequipa	172'000	
Arequipa á Puno	351'000	
Juliaca á Sicuani	197'600	
Sicuani á Checacupe	41'000	
Lima á Cal ao (e éctrico)	15'175	
Lima á Chorrillos id	13'150	
Lima á Chorrillos y La Herradura	17'000	
Piura á Catacaos	10'650	
Bayovar á Reventazón	48'480	
Pimentel á Chiclayo y Lambayeque	24'140	
Eten á Cayaltí	37'000	
Salaverry á Trujillo y Ascope	76'000	
Huanchaco á Tres Palos	14'000	
Ramales de la Negociación Roma	53'500	
Trujillo á Menocucho	25'950	
Chicama á Pampas y ramales	44'900	
Chimbote á Tablones	57'000	
Supe á Pativilca	12'200	
Supe á San Nicolás	6'000	
Pativilca á Paramonga	10'000	
Casapalca á "El Cármen"	4'620	
Cerro Azul á Cañete	10'000	
Tambo de Mora á Chincha Alta	11'920	
Playa Chica á las salinas de Huacho	10'000	
Ensenada á Pampa Blanca	20'000	2,153'564
Pasan		2,153'564

ERRATA

De Pativilca á Paramonga 7 k. 500 en lugar de 10 k. 000

Vienen.....			2,153'564

FERROCARRILES EN CONSTRUCCION

Tumbes á La Palizada.....	Kms.	11'298	
Tablones á Recuay.....	»	209'000	
Yonán á Magdalena.....	»	62'889	
Huari á Huancayo.....	»	104'600	
Huancayo á Ayacucho.....	»	260'000	
Cuzco á Checacupe.....	»	102'000	
Ilo á Moquegua.....	»	100'000	
			849'787

* * *

FERROCARRILES ESTUDIADOS

Pacasmayo á Eten.....	Kms.	65'160	
Chocope á San Pedro de Lloc.....	»	52'306	
Trujillo á río de Santa.....	»	113'260	
Menocucho á Queruvilca.....	»	80'600	
Lima á Huacho.....	»	253'391	
Lima á Pisco.....	»	246'040	
Oroya al Ucayali.....	»	528'000	
Ayacucho al Cuzco.....	»	500'000	
Vitor á Siguas, Majes y Camaná.....	»	198'000	
Ilo á la Joya.....	»	158'365	
Cuzco á Santa Ana.....	»	185'000	2.380'122
Total de kilómetros.....			5.383'473

REGLAMENTOS DE FERROCARRILES

Eduardo L. de Romaña

PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

Atendiendo á que es necesario sistemar el buen régimen de todos los ferrocarriles de la República, sometiéndolos á prescripciones que la experiencia ha demostrado ser convenientes; y estando al proyecto que al efecto ha presentado la Comisión designada por resolución de 19 de noviembre último;

Ha dado el siguiente:

REGLAMENTO GENERAL DE FERROCARRILES

CAPITULO I

INSPECCION Y VIGILANCIA

Art. 1. La inspección y vigilancia de los ferrocarriles, tanto en la parte facultativa como en la mercantil; la intervención directa en los diversos ramos de sus explotaciones; su policía y buen régimen, en todo lo que pueda afectar á la seguridad de las personas y al desarrollo de los intereses materiales, corresponde al Ministerio de Fomento y Obras Públicas.

Art. 2. El Gobierno nombrará, para cada ferrocarril en explotación, destinado al servicio público, un ingeniero que se encargue de su inspección y vigilancia en todo lo facultativo; pudiendo un sólo ingeniero desempeñar varias inspecciones.

Art. 3. El ingeniero inspector debe hallarse en aptitud de informar al Gobierno, en cualquier momento, relativamente al estado del ferrocarril y sus dependencias, con cuyo objeto llevará un libro especial en que anote los datos y circunstancias que arrojen las operaciones que practique. Este informe será ordinario por los meses de Enero y Julio de cada año, y extraordinario cuando el Gobierno lo ordene, ó cuando casos fortuitos lo hagan necesario: sin perjuicio de que el Gobierno nombre comisiones que efectúen inspecciones extraordinarias cuando lo crea conveniente.

Art. 4. Los informes de que habla el artículo anterior, serán remitidos á la Dirección de Obras Públicas, y ésta pedirá opinión facultativa á la oficina de servicio técnico, quien, en vista de aquellos, propondrá las medidas que crea necesarias, después de lo cual el Gobierno expedirá la resolución que convenga, oyendo previamente á la empresa.

Art. 5. El ingeniero inspector tendrá la facultad de prescribir directamente á la empresa las modificaciones ó reparaciones de pequeña importancia, que crea necesarias para la comodidad de los pasajeros y la conservación del camino, materiales y dependencias. Si la empresa no cree justas las indicadas prescripciones deberá ocurrir, dentro de ocho días, más el término de la distancia, al Ministerio de Fomento, para que resuelva lo conveniente, oyendo á la oficina de servicio técnico.

Cuando el caso lo requiera por su urgencia, á juicio del ingeniero, deberá éste poner en conocimiento del Prefecto las modificaciones ó reparaciones que ha ordenado se practiquen, á fin de que si la empresa no principia á ejecutarlas inmediatamente, quede ella responsable de los daños que sobrevengan, sin perjuicio de sufrir una multa de ciento á quinientos soles.

Art. 6. Decretada una concesión, el Gobierno nombrará el ingeniero que ha de servir de inspector, bajo cuyo control estará el cumplimiento de las condiciones técnicas y administrativas, quedando obligado á advertir al Gobierno, por el conducto debido, el vencimiento de los plazos acordados y la caducidad de los derechos adquiridos, sobre todo tratándose de opciones.

Art. 7. Los ingenieros inspectores están obligados á controlar la fiel ejecución de las condiciones del cuaderno de especificaciones y leyes pertinentes, para los efectos del artículo primero, en su carácter de representantes del Gobierno, hasta la recepción definitiva de las obras y posteriormente en el de la explotación.

Art. 13. Todo conductor de tren es por el hecho agente de vigilancia.

Art. 14. El objeto de la sección de vigilancia de las empresas de ferrocarriles, es atender á la rigurosa observancia de los reglamentos y disposiciones referentes al orden público y á la seguridad de las personas, tanto en las estaciones, cuanto en el camino, ya sea dentro ó fuera de los trenes; prestar su auxilio á los operarios de la empresa, cuando lo requieran para hacer efectivas las facultades que este reglamento y el interior de la empresa les confiere, y velar porque se cumplan las disposiciones de los mismos reglamentos que tiendan á evitar daños que puedan sobrevenir á la línea férrea ó á los particulares, por descuido, impremeditación ó culpa de éstos.

Art. 15. En ningún caso podrán negarse los agentes de vigilancia á prestar su apoyo á los empleados de la empresa en el ejercicio de sus atribuciones.

Art. 16. Las empresas están obligadas á suministrar al Ministerio de Fomento, anualmente, todos los datos estadísticos relativos al tráfico de los ferrocarriles, con arreglo á los cuadros que les remitirá la Dirección de Obras Públicas.

Art. 17. Cada empresa que en adelante se establezca presentará al Gobierno, antes de principiar la explotación del ferrocarril respectivo, un reglamento especial para su revisión y aprobación. Los reglamentos serán rectificados cada cinco años, según la propuesta que cada empresa haga, y previo informe de una comisión compuesta del Director de Obras Públicas, del Jefe de la oficina de servicio técnico y de un representante de la empresa.

Art. 18. El reglamento especial de cada empresa contendrá en capítulos separados:

1º La organización del personal encargado del servicio de la empresa y sus atribuciones respectivas:

2º La organización de las estaciones y del servicio telegráfico de la empresa;

3º El sistema detallado de señales (discos de los cambios, banderas, señales ópticas, eléctricas, detonantes, etc.), para las seguridades de la marcha y para prevenir los accidentes:

4º La organización de los depósitos y de las factorías de reparación de la línea, y muelle cuando los haya:

5º Las reglas á que deben sujetarse los maquinistas y fogoneros en el manejo de la máquina;

ra la conducción de las personas y sus equipajes, tesoros, merc rías y demás objetos de trasporte, y de hacer que sus agentes se ten con la mayor urbanidad y compostura.

Art. 23. Los pasajeros y los dueños de mercaderías y de objetos de trasporte, están obligados á observar las disposicione este reglamento y del especial de la empresa, en la parte que concierne, y á sujetarse á las prevenciones que les hagan los a tes del ferrocarril en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicic hacer las reclamaciones convenientes ante el jefe de la estación pectiva y de ocurrir en todo caso á las vías legales.

Art. 24. Es obligación de la empresa conservar las estaci en perfecto estado de aseo y comodidad, debiendo tener todas é los requisitos siguientes:

1º Salones amueblados para pasajeros y depósitos techa para equipajes y mercaderías:

2º Una plataforma ó andén, arreglada con las escaleras de coches, para subir y bajar de éstos cómoda y seguramente, y e extensión sea igual, por lo menos, á la mayor que puedan ocupar coches de un convoy:

3º Lugares reservados, con sus respectivos rótulos, para h bres y para mujeres;

4º Un reloj colgado en la fachada exterior, en marcha, a glado al meridiano de la localidad, y otro reloj para sólo el uso jefe y de los respectivos empleados, arreglado al tiempo conven nal de cada línea:

5º Un rótulo con el nombre de la estación en dicha facha

6º Conveniente alumbrado de los salones para el tráfico y permanencia de los pasajeros: y de los patios, lo suficiente para las cesidades del tráfico y de las maniobras que se hagan. Las de condiciones que debe llenar cada estación, dependen de su importan relativa y deberán consignarse en el reglamento especial de la empre

Art. 25. Las empresas están obligadas á hacer que los tre entren y salgan de las estaciones á las horas fijadas de antemano. efecto, cada empresa publicará un cuadro de la marcha de los tre ocho días antes de que principie á regir.

Las empresas no podrán hacer modificación alguna en el cuad indicado, sin que se anuncie préviamente al público, por todos los r dios posibles, por el mismo término de ocho días.

No será permitido, en ningún caso, retardar la partida de los t nes de pasajeros, haciéndola depender de circunstancias variabl

quiera clase, debe estar precisamente techado y sus ventanas provistas de persianas de madera ó cortinas que resguarden á los viajeros de los efectos del sol, lluvias ó fuertes corrientes de viento. En los coches de primera clase debe usarse además vidrios en todas las puertas y ventanas.

Art. 33. En ningún caso podrá exigirse de un pasajero que viaje en un coche cuyos asientos están todos ocupados.

En todo coche que no tenga cada asiento separado por brazos, habrá un rótulo en que se designe el número de pasajeros que puede contener.

Art. 34. Todo boleto de pasaje debe llevar la designación de su clase del viaje para el cual vale.

Art. 35. En los trenes extraordinarios no podrá admitirse ningún pasajero sin permiso de la persona por cuya cuenta se pone el tren.

Art. 36. El pasajero que involuntariamente interrumpa su viaje, no puede continuarlo después con el mismo boleto, sin dar aviso oportunamente al jefe de la estación respectiva.

Art. 37. El pasajero que pase de una clase inferior á otra superior, debe pagar la diferencia entre el valor de los respectivos boletos; salvo el caso prescrito en el artículo 31.

Art. 38 Ningún pasajero podrá viajar sin boleto. El que lo tome en la boletería pagará el precio de tarifa, y el que lo tome en los coches pagará además el 50 por ciento de recargo, á beneficio de la empresa, en razón de los perjuicios que á esta origina.

El conductor podrá exigir de los pasajeros que le muestren su boleto, una vez, en el trayecto que medie entre cada dos estaciones.

Art. 39. Los agentes y vigilantes de la empresa tienen la obligación de impedir que penetren en las estaciones y en los coches las personas que se hallen en manifiesto estado de embriaguez, y los que por su traje ó comportamiento ofendan á la moral ó la decencia. Tienen también la obligación de hacer salir á los que con sus palabras ó acciones ofendan á los demás pasajeros, si después de una advertencia no se moderan. En ambos casos pedirán auxilio á la fuerza pública si fuere necesario.

Art. 40. El conductor es el jefe del tren, y cuando se halla estacionado, está sujeto al jefe de la estación, siempre que no exprese lo contrario el reglamento especial de la empresa.

Art. 41. Las disputas que se susciten entre pasajeros con motivo de la concurrencia de pretensiones á gozar, durante el viaje, de

recho que hacer valer contra las empresas, salvo en los casos pre[illegible] tos en el capítulo de los accidentes.

Art. 48. En todo tren en marcha estarán los coches en con[illegible] nicación con el timbre de la máquina, por medio de un mecanis[illegible] que se halle al alcance de los pasajeros, para avisar en caso de a[illegible] cidentes. El pasajero que toque el timbre sin necesidad, sufrirá u[illegible] multa de cinco á cincuenta soles ó arresto de uno á diez días.

Art. 49. Al llegar á una estación los conductores anunciar[illegible] en voz alta el nombre de ella y el tiempo que el tren ha de para[illegible]

En las estaciones donde el tren se detenga para las comida[illegible] se señalará el tiempo de parada con letrero visible.

Art. 50. Los daños que los pasajeros causen en los coches [illegible] en los salones, intencionalmente ó por imprudencia, deberán ser i[illegible] demnizados por éllos con arreglo á una tasación; de la cual pod[illegible] reclamar el interesado ante el Subprefecto respectivo.

Art. 51. El que voluntariamente destruya ó descomponga la vía férrea, ponga obstáculos en ella que impidan el libre tránsito ó puedan producir un descarrilamiento, arroje piedras ú otros proyectiles sobre los trenes, será reducido á prisión y sometido al juez del crimen respectivo, para hacer efectiva la responsabilidad civil y criminal en que puedan incurrir los delincuentes, por los delitos de homicidio, heridas y daños de todas clases que puedan resultar.

Art. 52. Los objetos que se trasportan por los ferrocarriles se clasifican para los efectos de este reglamento del modo siguiente:

1º Equipajes.
2º Tesoros.
3º Encargos ó encomiendas.
4º Mercaderías.
5º Animales de todas clases.

Se comprenden bajo la denominación de equipajes los baul[illegible] maletas, sombrereras, sacos de noche, almofreces, monturas, y [illegible] general todos los bultos que pertenezcan y acompañen al viajer[illegible] y de los cuales se le hará puntual entrega en la estación dond[illegible] termine su viaje.

Se considera como tesoro el numerario, los billetes de Banco [illegible] ó valores análogos, las alhajas, las piedras preciosas, los metales preciosos en bruto ó manufacturados y las materias valiosas que el remitente desee que sean consideradas como tal para la debida seguridad.

Se entiende por encargos ó encomiendas, todos los bultos sueltos que requieran un cuidado especial, y se trasportan con la velocidad de los viajeros.

Todos los efectos que no se comprendan en la clasificación de los artículos anteriores, se designarán con el nombre de mercaderías.

Corresponden á la quinta clase, el ganado vacuno, el de cerda, el de lana, el cabrío, los animales de tiro, carga y silla, los perros y otros animales domésticos, las aves de corral, las de recreo, colocadas en canastas, jaulas ó cajones con verjas y los peces en los envases convenientes.

Art. 53. Los equipajes de los pasajeros se conducirán en el carro destinado para ese objeto; pero el dueño de ellos tiene el derecho de exigir que vayan en el mismo tren que él, siempre que no pasen del peso y del volúmen determinado en el reglamento especial y hayan sido entregados con la anticipación señalada en el mismo reglamento.

La empresa dará á los dueños de equipajes una papeleta ó constancia, con la cual puedan reclamarlos en el punto de llegada.

Art. 54. Tienen derecho las empresas á desechar los bultos que se presenten mal acondicionados exteriormente y aquellos otros cuyos embalajes sean insuficientes para preservar su contenido de deterioro. Si el remitente, sin embargo, insistiese en que se admitan, tendrá la empresa la obligación de conducirlos; pero quedando excenta de toda responsabilidad si hiciese constar su oposición en el boleto expedido.

Art. 55. Al tiempo de la entrega se dará al remitente ó su encargado, una papeleta donde se exprese el número de orden, la clase, peso y precio del trasporte.

La responsabilidad de las empresas, respecto á la entrega de los objetos que se trasporten por las vías férreas, comienza desde el momento en que se ha hecho cargo de ellos, en el local destinado á recibirlos, aunque el encargado de este servicio no haya tomado la correspondiente razón en los libros de registro. Para la recepción y entrega de mercaderías y demás objetos, se observarán las reglas que prescriben los reglamentos especiales, las cuales deberán fijarse íntegramente por medio de carteles en las estaciones, y en extracto á la vuelta de las papeletas, debiendo en todo caso hacerse el trasporte de mercaderías de la misma clase sin preferencia alguna, y siguiendo sólo el orden de la fecha de su entrega á la empresa.

Art. 56. Son responsables las empresas de la sustracción ó deterioro de los objetos que se les haya entregado, ya provenga el daño de sus mismos empleados ó ya de los empleados que concurran á sus oficinas.

Tratándose de tesoros las empresas son íntegramente responsables por el contenido que se haya declarado, siempre que el remitente se someta á las condiciones establecidas en el reglamento especial.

La prueba de los casos de fuerza mayor corresponde, en todo caso, á la empresa, y mientras no la verifique quedará subsistente su responsabilidad.

Art. 57. Todo bulto que contenga materias explosivas ó cuyo contacto sea de cualquier modo dañoso para otras mercaderías, debe ser entregado con declaración de su contenido, so pena de una multa que no baje de diez soles ni exceda de ciento, sin perjuicio de la responsabilidad que sobrevenga al remitente por los daños causados; no debiendo despacharse en el primer caso si no se exhibe la licencia correspondiente, según lo establecido en el reglamento que rige sobre los explosivos.

Art. 58. En los trenes que lleven pasajeros, queda prohibido en lo absoluto trasportar pólvora, dinamita ú otros explosivos.

Los trenes de carga que conduzcan estos artículos, usarán durante el viaje una bandera colorada á cada lado del carro ó carros que los lleven.

La contravención á esta prescripción será castigada con multa de ciento á quinientos soles.

También es prohibido llevar en los trenes que conducen pasajeros, carros cargados de piedras, rieles, vigas de fierro ó de madera, y toda sustancia explosiva ó inflamable que pueda amenazar la seguridad del tren ó comprometer la vida de los pasajeros. Sin embargo, las empresas podrán trasportar en estos trenes á los pasajeros que lo soliciten, expresando en el boleto respectivo que declinan toda responsabilidad.

Art. 59. Los trenes mixtos de carga corriente y pasajeros, serán anunciados como tales en los itinerarios, y no podrán correr con velocidad mayor de treinta kilómetros á la hora.

Art. 60. Los objetos olvidados por los pasajeros en los coches y estaciones, los que hubiesen caído en la vía al pasar los trenes y todos aquellos cuyos dueños, remitentes ó consignatarios se ignore, se conservarán en depósito en la estación respectiva por el término

de un mes, y pasado este plazo se centralizarán en la principal, llevándose un registro especial de ellos en ambas estaciones, con expresión del día y lugar en que fueron encontrados y de sus señales distintivas; sin perjuicio de la obligación que tienen las empresas de observar las disposiciones establecidas en el Código Civil á este respecto.

Art. 61. Los rótulos, boletos, facturas, y en general todos los documentos usados por la empresa, deberán redactarse en castellano, sin exceptuar la comunicación entre ella y sus empleados.

Art. 62. Los empleados de los ferrocarriles que por sus funciones necesiten estar en contacto con el público, como son: jefes de estación, boleteros, conductores, palanqueros, etc., deben estar precisamente uniformados, según el modelo que cada empresa adopte en su reglamento especial, cuidando de llevar las iniciales que distinguen al ferrocarril á que pertenecen; siendo obligación para todos el uso de gorra: blanca para el jefe de estación, con reborde negro de sólo un centímetro; y la palabra «Conductor» en la gorra de quien ejerza este cargo.

CAPITULO III

RELACION ENTRE LAS EMPRESAS Y LOS FUNDOS QUE COLINDAN CON LA VIA FERREA

Art. 63. Las empresas están obligadas á cercar todo el trayecto que recorran sus líneas, dejando los pasos necesarios para que el público pueda cruzar por ellas. Sin embargo, en los lugares desiertos ú otros en que el cerco sea inútil, se le podrá suprimir prévio consentimiento del Ministerio de Fomento; pero estableciendo postes que fijen rigurosamente la zona en que ejerce dominio la empresa, siempre que no quede bien determinada por la naturaleza.

Art. 64. Es prohibido subir á los cercos de un ferrocarril ó atravesarlos. Los contraventores de esta disposición serán castigados con multa de uno á diez soles, ó arresto de cinco horas á dos días.

Art. 65. Sufrirán una multa de cinco á cincuenta soles, ó arresto de uno á diez días, los que intencionalmente ó por descuido introduzcan en la zona del ferrocarril, bestias, ganado y, en general, cualquiera clase de animales; sin perjuicio de la responsabilidad criminal á que hubiere lugar.

También incurrirán en las mismas penas los que sean causan-

bles á una distancia menor de veinte metros á cada lado del eje de la vía férrea.

En todo caso las locomotoras estarán provistas y deberán hacer uso de guarda-chispas.

Art. 71. Los dueños ó arrendatarios de los fundos que colinden con la vía férrea, no podrán impedir de ningún modo el curso de las aguas que provengan de dicha vía. Tampoco podrán establecerse corrientes de agua extraordinarias, ni producir inundaciones artificiales, que se dirijan sobre la vía, sin prévio acuerdo con la empresa; á fin de que ésta pueda tomar las precauciones necesarias.

Art. 72. La empresa está obligada á recibir las aguas de los terrenos vecinos, que naturalmente se dirijan á la zona del ferrocarril, en acequias regulares, cuya conservacion en perfecto estado corre á su cargo.

Art. 73. En caso de que sea necesario que una vía férrea atraviese las calles de una población, la empresa hará un arreglo especial con la municipalidad respectiva, á fin de obtener recíprocamente la seguridad del público y del ferrocarril. Este arreglo deberá ser sometido al Gobierno para su aprobación.

Art. 74. Las prescripciones que la autoridad municipal recomiende al público, á consecuencia del arreglo indicado en el artículo anterior, serán inscritas en carteles que se fijarán de cuenta de la empresa, en las calles atravesadas por la vía y sus adyacentes.

Art. 75. En ningún caso podrá establecerse una vía férrea de locomoción á vapor, en calles que tengan ménos de diez metros de ancho.

Art. 76. Las locomotoras no podrán marchar por las calles con una velocidad mayor de ocho kilómetros por hora, siempre que la línea carezca de cercos.

Art. 77. La empresa tendrá derecho, en caso de accidente ó mediando una absoluta necesidad, para ocupar los terrenos adyacentes á la zona del ferrocarril, así como para tomar de ellos los materiales que sean indispensables, con cargo de hacer en uno y otro caso la indemnización correspondiente.

Art. 78. Todo el que destruya, deteriore ó altere de algún modo las señales, banderas, estacas, etc., que coloque la empresa, sufrirá una multa de cinco á veinte soles, ó arresto de uno á cinco días. En igual multa ó arresto incurrirán los que en la vía ó sus inmediaciones, hicieran uso de señales que, confundiéndose con las de la em-

presa, indujeran en error al conductor ó maquinista. En ambos casos se hará efectiva la responsabilidad criminal á que haya lugar.

CAPITULO IV

DISPOSICIONES GENERALES PARA LA SEGURIDAD DEL TRAFICO

Art. 79. Ninguna línea, ramal ó sección de ferrocarril, podrá ser entregada al tráfico público, sin prévia autorización del Gobierno, expedida después que una comisión nombrada por éste, y de la que deberá formar parte el ingeniero inspector, haya hecho la inspección competente de la expresada línea, sección ó ramal y de todos sus anexos.

Art. 80. Ningún puente ó viaducto y, en general, ninguna obra especial de arte, podrá ponerse en uso, sin someterse á las pruebas determinadas por el Jefe del Cuerpo de Ingenieros y Arquitectos del Estado, y efectuadas bajo la vigilancia del ingeniero inspector.

A idénticas formalidades deben ser sometidas, antes de ponerlas en servicio, las locomotoras nuevas, las que hayan sido trasladadas de otra línea y las que hayan sufrido cambios, renovaciones ó compposturas mayores.

Art. 81. Se abrirá por la empresa un registro especial del servicio á cada locomotora. En dicho registro debe consignarse: la fecha en que la locomotora fué puesta en uso, el trabajo que ha efectuado, designando la distancia que ha recorrido en kilómetros, las composturas, renovaciones ó modificaciones de que ha sido objeto, la fecha de sus revisiones completas y las pruebas á que ha sido sometida.

Art. 82. Cada coche de pasajeros ó carro de carga, antes de ser puesto en servicio, debe también someterse á pruebas determinadas por el Jefe del Cuerpo de Ingenieros y Arquitectos del Estado, y ejecutadas bajo la dirección del ingeniero inspector. Debe además llevar un rótulo con las indicaciones siguientes: el nombre ó las iniciales del ferrocarril á que pertenece, el número de orden bajo el cual está registrado, el peso propio, incluyendo ejes y ruedas, y la fecha de la última revisión completa.

Los carros de carga llevarán además la indicación de la carga máxima que puedan soportar.

Art. 83. Toda locomotora que haya servido tres años consecutivos, ó recorrido una distancia de cincuenta mil kilómetros, según el registro de servicio, debe ser revisada por completo y sometida

después á las pruebas indicadas en el artículo 80, sin perjuicio de las revisiones generales que deben hacerse constantemente; salvo que el ingeniero inspector permita que recorra una distancia de treinta kilómetros más.

Art. 84. Los coches de pasajeros deben ser también completamente refaccionados y pintados, cuando ménos, una vez cada tres años de servicio activo.

Art. 85. El ingeniero inspector tendrá la facultad de ordenar á la empresa que separe del servicio las locomotoras, coches y carros que se encuentren en mal estado. Las locomotoras, coches ó carros indicados, no podrán ser puestos otra vez en servicio, sin que el inspector otorgue el permiso respectivo, después de haberlos examinado nuevamente.

Art. 86. Todo depósito de locomotoras debe estar provisto de los útiles necesarios para verificar inmediatamente las composturas urgentes que sean indispensables, y de un manómetro normal para comprobar los que llevan las locomotoras.

Art. 87. El camino debe ser conservado en perfecto estado de solidéz, seguridad y vigilancia. El número de empleados encargados del cuidado de él (guarda-vías, guarda-agujas, camineros, etc.), se determinará en el reglamento especial, y debe ser aumentado si el Ministerio del Ramo, oído el informe del inspector, lo juzga conveniente.

Art. 88. La empresa estará obligada á aumentar y ensanchar sus establecimientos, así como su material rodante, á medida que lo exija el aumento del tráfico.

Art. 89. En el caso de que se introduzca un material rodante más pesado, serán sometidas á nuevas pruebas las obras de arte, como puentes, viaductos, etc., y la empresa tendrá la obligación de hacer las modificaciones que resulten necesarias.

Art. 90. Los relojes de servicio de la línea, en todas las estaciones, deben estar arreglados al tiempo medio de la estación principal, ó de un puerto mayor, en caso de que toque en él la línea.

Art. 91. Cada conductor de máquina, cada jefe de tren y cada guarda-agujas ó guarda-puertas, debe llevar un reloj de bolsillo, arreglado con los de las estaciones.

Art. 92. Cada línea férrea debe tener á su servicio una línea telegráfica ó telefónica de su misma extensión, siempre expedita y con receptores especiales, debiendo en todo caso quedar constancia de las órdenes que por ella se trasmitan.

Art. 93. La protección que por el presente reglamento se concede á las líneas férreas, es extensiva á sus respectivas líneas telegráficas ó telefónicas.

Art. 94. Cuando no haya un servicio de telegrafía del Estado, entre los puntos que une la línea telegráfica del ferrocarril, podrá la empresa de éste trasmitir, sin autorización prévia del Gobierno, los telegramas de los particulares; sujetándose á las tarifas y reglamentos de los telégrafos del Estado.

Art. 95. Cada estación del ferrocarril y cada punto donde deban cruzarse los trenes, debe tener una estación telegráfica ó telefónica, y cada lugar de parada las señales que á juicio del ingeniero inspector sean necesarias para la seguridad de la línea.

Art. 96. Las líneas telegráficas y todos los demás medios de comunicación seguirán, en cuanto sea posible á la vía, procurándose en todo caso que queden á la vista de ésta, dándoles las mayores seguridades para su conservación en todo tiempo.

Art. 97. Ningún tren extraordinario, sea para el servicio del público, del Gobierno ó de las mismas empresas, podrá salir de una estación sin que el jefe de ella haya dado aviso al jefe de la estación siguiente, y haya recibido la contestación de éste, anunciándole que está libre el camino. El jefe de la segunda estación no puede trasmitir este anuncio si hay en el camino un tren, una máquina suelta, un carro de trabajo ó cualquier otro obstáculo, aunque tenga la convicción de que dicho obstáculo dejará libre el camino antes de que el tren anunciado pueda encontrarse con él.

Art. 98. Es absolutamente prohibido ocupar el camino una vez que se ha anunciado la salida de un tren que deba recorrerlo.

No están comprendidos en estas disposiciones:

1º Los trenes de trabajadores, los cuales dejarán la línea principal para entrar en el desvío, diez minutos antes de la llegada de un tren regular ó avisado;

2º Los camineros, quiénes pueden trabajar en la línea hasta diez minutos antes de que llegue el tren á esa sección, con tal de que se mantenga la señal de precaución, en ambos casos, á uno y á otro lado del camino á la distancia conveniente;

3º Los trenes que evolucionan en los patios de las estaciones, debiendo también dejar la línea principal diez minutos antes de que llegue el convoy á la estación.

Art. 99. Ningún tren puede seguir á otro en la misma direc-

ra de estos casos la locomotora sólo podrá marchar detrás del ténder y aún de todo el tren: En los patios de las estaciones, para las evoluciones que sean necesarias; en los casos de accidente ó de máquina de socorro ó de refuerzo, y entonces la velocidad de la marcha no debe exceder de la mitad de la velocidad ordinaria, si es el ténder sólo el que vá delante de la máquina, ó de ocho kilómetros si es todo el tren. En todo caso se adoptará toda clase de precauciones á fin de evitar accidentes.

Art. 108. Antes y después del trabajo diario de la locomotora será cuidadosamente examinada en los depósitos ó factorías, cuyos jefes serán responsables de los defectos que se notaren en ella por omisión de este deber.

Art. 109. Los coches y carros serán también examinados después de cada viaje, principalmente en sus ejes y frenos. Los que tengan los frenos en mal estado serán retirados del servicio.

Art. 110. En las estaciones del tránsito, donde el tiempo lo permita, se examinarán por los empleados respectivos todos los ejes de los coches y carros, para asegurarse de que están bien engrasados y no expuestos á calentarse.

Art. 111. Toda locomotora que arrastre un tren debe ser conducida por un maquinista, asistido de un ayudante ó fogonero, que en caso de necesidad sea capaz de detener la máquina.

Art. 112. Las empresas no podrán conferir á ninguna persona el cargo de maquinista sin que haya dado las pruebas suficientes de capacidad y conocimiento de la vía.

Art. 113. El número de guarda-frenos y demás empleados de un tren en marcha, será determinado en el reglamento especial.

Art. 114. Todo camino se dividirá en kilómetros, señalándose cada kilómetro por medio de un poste que tenga marcadas con números claros las distancias respectivas.

Art. 115. Cualquier empleado ó agente de la empresa de un ferrocarril, que ejerza sus funciones ó se presente á ejercerlas estando embriagado, aunque sea ligeramente, será suspendido por una semana la primera vez, por un mes en la segunda y definitivamente separado en la tercera; sin perjuicio de la responsabilidad á que está sujeto con arreglo á su contrato. Los maquinistas, guarda-agujas y conductores, serán separados definitivamente de sus puestos desde la primera vez que se presenten embriagados, sin perjuicio de hacer efectiva la responsabilidad á que están sujetos según la ley por los daños que ocasionen á las personas é intereses de los pasajeros ó cargadores.

Art. 116. Cuando una línea férrea tenga que cruzar á otra, se procurará escoger un punto en el cual sea fácil á ambas pasar la una sobre la otra; pero si el cruzamiento se efectúa á nivel, se seguirán las siguientes reglas:

1ª Los zapos no serán menores de veinte grados y hechos en factoría; es decir que quedan proscritos los cortes de riel efectuados en el lugar y ensamblados á título provisional. Sin embargo, en casos excepcionales el Gobierno permitirá que el cruzamiento se haga en ángulo menor de los veinte grados señalados;

2ª Los ensambles se efectuarán con eclisas angulares á cuatro pernos;

3ª Los durmientes cogerán las dos vías en un sólo trozo, tres metros á cada lado de la aguja del zapo;

4ª Los guarda-rieles se sujetarán al riel por medio de pernos espaciados por tarugos.

Art. 117. En todos los pasos á nivel, de cruzamiento de vías férreas, se pasará sólo con la viada y con una velocidad que no exceda de seis metros al segundo.

Art. 118. El establecimiento de estaciones privadas ó paraderos de servicio secundario, sólo se concederá cuando su importancia lo exija ó lo demanden las conveniencias públicas, procurando en todo caso no perjudicar el tráfico principal.

Art. 119. Las empresas tendrán derecho de establecer tranvías y, en general, vías de acceso á sus estaciones, sin más permiso que el acuerdo de las respectivas municipalidades, relativo al trayecto que han de recorrer y con conocimiento del ingeniero inspector.

Art. 120. Las partes delicadas de toda línea, tales como grandes cortes y rellenos, puentes, túneles, las inmediaciones de todas las obras de arte, el paso por terrenos pantanosos, inundables ó sobre filtraciones fuertes, el alma de los rieles de acero, las agujas, las instalaciones mecánicas como cremalleras, funiculares, etc., serán objeto de estudio, reconocimientos y ensayos muy esmerados de los ingenieros inspectores, á que concurrirán las empresas con los elementos precisos.

Art. 121. En la estación de lluvias ó en las épocas en que cualquier trastorno ponga en peligro la continuidad del tráfico, las empresas tendrán material rodante adecuado, en los lugares aparentes, para poder continuar el servicio entre los puntos que queden separados. Cuando la línea quede dividida en varios fragmentos, la em-

presa estará obligada á continuar el tráfico en los fragmentos mayores, siempre que en ellos se encuentre alguna estación principal.

Art. 122. En los lugares en que el paso del tren deba hacerse con precauciones ó bajo condiciones especiales, en aquellos en que se deba dar señales ó advertencias, se establecerán postes que recuerden á los maquinistas estas circunstancias.

Art. 123. En las partes de línea en que se tenga que despachar frecuentemente trenes en sentidos opuestos con el mismo derecho á la vía, se establecerá doble línea; y en aquellos en que haya cruzamiento, la doble línea se hará suficientemente larga para que ese cruzamiento no obligue á esperas.

Art. 124. Los postes que sostengan líneas eléctricas ó trasmisoras de movimiento, se establecerán á tres metros de la línea, y en los lugares en que cruce á ésta lo hará subterráneamente.

Art. 125. Los desvíos de uso accidental estarán resguardados por mecanismos especiales bajo llave, y no podrán usarse sin prévia revisión

Art. 126. Las empresas cuyas líneas pasan por poblaciones, están obligadas á cuidar la calzada que ocupen, en un ancho de cuatro metros á cada lado, de modo que el tráfico urbano no deteriore el lastre ni las condiciones técnicas de la vía, que el tráfico de trenes se efectúe sin peligro, y que no levanten tan excesivo polvo que perjudique al vecindario ó moleste considerablemente á los pasajeros. Para satisfacer estas condiciones se harán las obras que convengan y se regará el trayecto con sustancias aparentes.

Art. 127. El Gobierno podrá exigir de las empresas, la separación de los empleados cuya intervención pueda ser dañosa, á su juicio, para el orden público ó para la seguridad de los pasajeros.

Art. 128. Toda empresa de ferrocarril deberá tener á su servicio el personal técnico competente que sea necesario, con el cual se entenderá el ingeniero inspector, en los casos de accidente.

CAPITULO V

DE LOS ACCIDENTES

Art. 129. Se reputa accidente en un ferrocarril, todo acontecimiento capaz de poner en peligro la vida, la salud ó los intereses de los pasajeros ó del público en general.

Se reputan también accidentes, toda interrupción en el tráfico, todo atrazo notable en la marcha de los trenes y toda suspensión prolongada en la comunicación telegráfica.

Art. 130. La empresa está obligada á investigar por medio de sus empleados las causas de los accidentes, y á consignarlas con las medidas que haya adoptado á consecuencia de ellas, en un registro especial que llevará al efecto con el nombre de «Registro de Accidentes», y que manifestará á los inspectores cada vez que lo soliciten.

Art. 131. De todo accidente que produzca daño á las personas ó á la propiedad, se dará parte por el jefe de estación más caracterizado á la autoridad política del lugar más próximo á aquel en que el accidente se verificó, ó á la del primer punto donde llegue dicho tren, si hubiese podido continuar su marcha. Al parte se acompañarán todos los datos que conduzcan al esclarecimiento de las causas y de los efectos del accidente, con cuyo objeto el jefe de la estación á quien corresponda, hará en el acto todas las investigaciones que crea necesarias.

Art. 132. Si el accidente hubiese producido muertes, heridas, contusiones ó grave daño en los intereses de los pasajeros, la autoridad política que reciba el parte lo trasmitirá inmediatamente al juez que corresponda, para que actúe el respectivo sumario; sin perjuicio de las acciones que competan á los particulares contra la empresa y de las disposiciones que pueda dictar la autoridad administrativa para evitar que el accidente se repita.

Art. 133. En las estaciones principales, que se designarán en el reglamento especial de la empresa, deberá tener ésta una máquina siempre preparada para levantar vapor á primera orden y salir al aviso de un accidente. Estas máquinas conducirán, en los casos que lo requieran por su naturaleza, los útiles para la refacción del camino ó del material, los medicamentos y los instrumentos de cirujía que fuesen necesarios.

También está la empresa obligada á conducir á su costo, al lugar del accidente, uno ó más médicos, según la naturaleza del caso, siempre que sean necesarios sus servicios y que haya posibilidad de conseguirlos.

Art. 134. Cuando un tren en marcha sufra un accidente que lo obligue á detenerse en el camino, se establecerán sólidamente en el acto, en los sitios y á la distancia conveniente, señales por delante y por detrás del tren, para detener á los trenes que pudieran llegar, aunque no se espere ninguno.

Se mandará también á la estación más próxima, cuando el caso lo exija, por medio de un propio, noticia cierta y firmada por el jefe del tren, por el maquinista ó cualquiera otro que deba reemplazar-

los, especificando el género de accidente y de los socorros que se necesiten.

Si entre el lugar del accidente y la primera estación hubiera apostados guarda-vías ó camineros, el propio podrá entregar el escrito que contenga la noticia al primero que encuentre, para que á su vez lo trasmita al segundo, y así en lo sucesivo, á fin de que llegue el aviso con la mayor prontitud posible.

Art. 135. Si un tren en marcha experimenta un accidente ó encuentra algún obstáculo que lo obligue á regresarse, no podrá verificar el regreso, sin dar aviso prévio á la estación á la cual va á dirigirse y sin recibir la contestación que le anuncie que la vía está expedita.

Si la estación telegráfica más próxima, está muy lejos, el jefe del tren mandará un propio en la dirección de su regreso, llevando la señal de peligro para detener á los trenes que encuentre y lo seguirá con el convoy á la distancia conveniente.

CAPITULO VI

DE LAS SEÑALES

Art. 136. Todo agente ó empleado de un ferrocarril prestará obediencia instantánea á cuanto se ordene por medio de las señales.

Art. 137. Las señales sirven:

1º Para dar un conocimiento exacto del estado de la vía:

2º Para la seguridad á todas horas de los trenes y de las máquinas aisladas, ya estén en movimiento ó bien se detengan en todo el trayecto del camino y sus estaciones.

Art. 138. Las señales se dividen en ópticas y acústicas.

Las ópticas son:

1º Las hechas en la vía con bandera ó farol, y si fuere preciso con los brazos;

2º Las de las misma especie que llevan consigo los trenes ó las máquinas;

3.º Las que se hacen con discos, aspas ú otros medios que se determinen en los reglamentos especiales.

Las acústicas son las que se hacen con el silbato del vapor, la campana de la máquina, ó por medio de aparatos eléctricos.

Art. 139. Todos los empleados en la vía tendrán consigo para las señales de día, tres banderas: una blanca, una verde y una roja.

La bandera blanca desplegada, significará que la vía está franca y, por consiguiente, podrá el tren continuar su marcha con seguridad.

La bandera verde desplegada, significará precaución y á su vista avanzará el tren despacio y con mucho cuidado.

La bandera roja desplegada, significará peligro y á su vista se detendrá el tren inmediatamente.

La bandera deberá ser agitada convenientemente por el empleado que la lleva, á fin de que sea perfectamente visible por el maquinista.

Art. 140. Si en ausencia del empleado respectivo, el maquinista viere al lado de la vía una bandera verde ó roja, colocada como para llamar la atención, obedecerá esta señal como si la hiciese personalmente el empleado.

Art. 141. La falta accidental de banderas se suplirá con los brazos:

Un brazo extendido horizontalmente, mientras el otro permanece unido al cuerpo, reemplaza á la bandera blanca.

Un brazo levantado verticalmente, mientras que el otro permanece unido al cuerpo, reemplaza la bandera verde.

Los dos brazos levantados reemplazarán á la bandera roja.

Art. 142. Las señales de noche se harán con luces blancas, verdes y rojas, y tendrán los mismos significados que las banderas de iguales colores.

Art. 143. Una luz roja ó verde, colocada como para llamar la atención, será obedecida lo mismo que si estuviese en manos del guardián.

Art. 144. Una fogata en la vía significará «Alto», debiendo el maquinista detener inmediatamente la marcha.

Art. 145. Una luz blanca colocada en alto y á un costado de la vía, servirá para señalar los puentes, viaductos ú otros puntos hacia los que convenga llamar la atención.

El maquinista al aproximarse por dichos lugares, hará con el silbato la señal de atención y cuidado.

Art. 146. En caso de absoluta precisión, cualquier objeto agitado vivamente será señal de detener el convoy.

Art. 147. En las estaciones y paraderos se observarán las señales siguientes:

1.° Para indicar marcha hacia adelante, se moverá en círculo sobre la cabeza, la mano, la bandera ó la luz blanca;

2° Para indicar la marcha hacia atrás, se moverá la mano, la bandera ó la luz blanca, en dirección perpendicular á los rieles y con el brazo tendido hacia abajo.

3º Para ordenar detención se moverá la mano, la bandera ó la luz blanca, de arriba abajo y en sentido vertical.

Art. 148. Todo tren ó máquina que viaje de noche llevará al frente una luz blanca, y en la parte posterior de la máquina, si va sóla, ó en la del último carro si formara convoy, dos luces rojas.

Art. 149. Dos banderas rojas de día ó dos luces rojas de noche, puestas en la parte delantera y á los costados de la máquina (además de la blanca antes prescrita), significarán que sigue al tren otro tren ó máquina, con el mismo derecho á la vía, y que debe considerársele como parte integrante del primero.

Art. 150. Si las dos banderas ó luces fuesen verdes, significarán que sigue un tren extraordinario y en el acto se adoptarán las consiguientes medidas de precaución.

Art. 151. Los discos ó las aspas en las cercanías de las estaciones, en las agujas de empalme y en otros sitios, indicarán si la vía está cerrada ó abierta.

Art. 152. Los discos en las agujas serán automáticos y señalarán el ramal que está empalmado con la vía principal.

Art. 153. Por la noche el disco tendrá luces: blanca para indicar que la vía está abierta, y roja si está cerrada.

Art. 154. Un silbido prolongado del silbato de la máquina, significará prevención ó aproximación á un paradero ó á una encrucijada.

Art. 155. Un silbido corto significará aflojar los frenos.

Art. 156. Dos silbidos cortos significarán apretar inmediatamente los frenos.

Art. 157. Tres silbidos cortos indicarán que el tren va á retroceder.

Art. 158. Varios silbidos cortos y seguidos indicarán peligro.

Art. 159. El maquinista dará la señal de atención:

1.° Al mover la máquina:

2º Al acercarse á los empalmes, cambios de vía, curvas en desmonte, viaductos, puentes, túneles, encrucijadas, estaciones, etc.;

3º Al divisar persona ó bestia entre los rieles ó cerca de ellos:

4.° Durante la niebla la repetirá con frecuencia.

Art. 160. Con la campana de la máquina se indicará:

1.° «Marcha» si se toca una sola vez estando el tren parado:

2.° «Alto» si se toca dos veces cuando el tren está en marcha:

3º «Atrás» si se toca tres veces cuando el tren está parado ó en marcha.

Art. 161. Se tocará constantemente la campana de la máquina al pasar ésta por las calles de una población.

Art. 162. La falta de señal, en cualquier caso, sujetará á la empresa á una multa de diez á cien soles, que se impondrá por los Prefec-

tos en cuya jurisdicción haya ocurrido la falta; multa que se hará efectiva con la debida comprobación. Esto sin perjuicio de los derechos que puedan deducir los perjudicados con dicha falta.

CAPITULO VII

Art. 163. Las multas que se impongan á los particulares por infracción del presente reglamento, serán recaudadas por las Municipalidades en cuya jurisdiccion hubiere tenido lugar la falta cometida.

Art. 164. El presente reglamento regirá para toda clase de ferrocarriles, en los casos necesarios, considerándose como especial de los de tracción á vapor; pudiendo el Gobierno dictar reglamentos especiales por cada método de tracción que se emplee.

También serán aplicables las disposiciones del presente reglamento, en todo lo posible, á las carreteras; sin perjuicio de los reglamentos que el Gobierno apruebe en cada caso.

Art. 165. Este reglamento impreso en letra clara y refrendado con el sello de la Dirección de Obras Públicas, debe ser fijado en todas las estaciones y colocado en sitio visible, y tanto los jefes de ella como los conductores y demás empleados que estén en servicio, deben estar provistos de un ejemplar y del especial de la empresa á que pertenecen, para mostrar sus disposiciones en los casos en que deban aplicarlas.

Dado en la casa de Gobierno, en Lima, á los veintisiete días del mes de julio de mil novecientos tres.

EDUARDO L. DE ROMAÑA.

D. Matto.
Ministro de Fomento.

Refrendado por el Director de Obras Públicas.

Teodorico Terry.

REGLAMENTO SANITARIO DE FERROCARRILES

El 2.° Vice-Presidente de la República

ENCARGADO DEL PODER EJECUTIVO

Considerando:

Que es de urgente necesidad dictar un reglamento sànitario para los ferrocarriles, que á la vez que cautele la salud y comodidad de los pasajeros, resguarde la salubridad de las poblaciones, defendiéndolas contra posibles importaciones de gérmenes pestilenciales;

Ha venido en expedirlo en la forma siguiente:

CAPITULO I

CCNDICIONES QUE DEBEN REUNIR
LAS SALAS DE ESPERA, ANDENES, BOLETERÍAS, ETC.

Art. 1.° Las salas de espera tendrán pavimento impermeable y zócalos de madera de dos metros de altura, también impermeable. Las paredes serán pintadas al óleo, evitando los *ángulos muertos*, es decir, que estos serán redondeados. Las boleterías y otras construcciones de madera serán pintadas al óleo. Los andenes y otras dependencias de las estaciones de ferrocarril, tendrán también su pavimento impermeable, con zócalo de igual altura y condición que las salas de espera. Los andenes deberán ser macizos y los pisos de madera reposarán inmediatamente sobre el suelo, ó estarán á una altura tal, que permitan la inspección y aseo del espacio vacío.

Art. 2.° En todos estos lugares existirán escupideras pequeñas y de trípode, distribuídas convenientemente, cuyos modelos dará la Direc-

ción de Salubridad. Todas las escupideras contendrán una solución de bicloruro de mercurio, al 2 por 1.000, ó de creolina ó cresil al 3 %

Art. 3.° En las salas de espera, oficinas, andenes y demás dependencias, se colocará carteles escritos en español, francés, inglés y alemán, indicando al público que está prohibido, en lo absoluto, escupir fuera de esas vasijas.

CAPITULO II

CONDICIONES QUE DEBEN REUNIR LOS COCHES DESTINADOS AL TRASPORTE DE PASAJEROS

Art. 4.° a) *Coches de 1ª clase.*—Tendrán los pisos impermeables, ya sea encerados, tratados por el aceite de linaza caliente, el linoleum, el blakvernio) 3 partes de coaltar por una de aceite pesado de hulla) ú otro procedimiento. Es indispensable que los pisos no tengan escotaduras ni calados. Las paredes serán pintadas al óleo, prohibiéndose terminantemente el uso de alfombras, cortinas ó cualesquiera otros objetos confeccionados con telas. Las partes de madera de las ventanas, asientos, etc., serán enceradas, y las de hierro, pintadas al óleo. Los asientos serán de esterilla ó de cuero y, en este caso, se cubrirán con barnices á base de nitro-celulosa (pergaminoide loreoide,) así como todo lo que haya en los coches con revestimientos de este material.

Art. 5º b) *Coches de 2ª clase.*—Los pisos serán impermeables: las paredes, asientos y demás partes de madera, serán lustrados al aceite

Art. 6º En los vehículos existirán escupideras higiénicas no invertibles, dispuestas convenientemente y conteniendo una solución de bicloruro de mercurio al 2 por 1.000: quedando prohibido, en lo absoluto el uso del ácido fénico. La Dirección de Salubridad señalará el modelo de las escupideras.

Art. 7º Se colocará también letreros iguales á los de las salas de espera, prohibiendo escupir en el suelo.

Art. 8.° Tanto los coches de 1ª como los de 2ª clase, tendrán filtros Chamberland—Pasteur, y vasos metálicos (aluminium de preferencia) que se desinfectarán frecuentemente.

CAPITULO III

LIMPIEZA DE LAS ESTACIONES

Art. 9.° La limpieza de las salas de espera, oficinas, boleterías, corredores y demás lugares destinados al tráfico, se hará diariamente en los pisos, zócalos y asientos, valiéndose del trapo mojado en una de

las soluciones dichas de bicloruro de mercurio, creolina ó cresil, restregando, en seguida, á seco. Queda prohibido absolutamente el uso de la escoba y todo otro barrido, sin mojar antes los lugares con soluciones desinfectantes.

Art. 10. Las escupideras serán lavadas diariamente con las mismas soluciones. Los W. C. serán lavados, diariamente también, por los mismos procedimientos, y los depósitos y tazas de sus servicios con lechadas de cal. Los urinários se someterán á idéntica desinfección y no podrá emplearse el bicloruro de mercurio en estos casos.

CAPITULO IV

LIMPIEZA Y DESINFECCION DE LOS COCHES DE PASAJEROS

Art. 11. Los coches de 1ª y de 2ª clase recibirán, diariamente, igual tratamiento que las salas de espera. Además de esto, en las estaciones principales y secundarias de limpieza, serán tratados por el trapo húmedo desinfectante, toda vez que sea necesario, máxime en los trenes que viajan á la sierra, ó en los casos que reciban pasajeros de lugares infectados por enfermedades trasmisibles epidémicas, prohibiéndose, de modo absoluto, el uso de la escoba y el plumero.

Art. 12. En los coches comedores, se ejecutarán iguales operaciones que las indicadas para los de pasajeros.

Los utensilios de comedor serán lavados con agua hirviendo, cada vez que hayan sido usados. Los manteles y servilletas, se harán hervir en una solución caliente de potasa ó de soda.

Art. 13. Todos los coches, cualquiera que sea su clase, entrarán á los talleres una vez al año, por lo ménos, para sufrir una desinfección completa y total, y una renovación de todo el material que no se encuentre en perfecto estado.

CAPITULO V

TRASPORTE DE ENFERMOS EN LOS TRENES

Art. 14. Queda completamente prohibido á las empresas de ferrocarriles, el trasporte en los coches comunes, de personas atacadas de enfermedades infecto-contagiosas, molestas ó repugnantes.

Art. 15. Para el trasporte de personas enfermas, las empresas dispondrán de coches especiales que llevarán una denominación particular, no permitiéndose nunca que sean dedicados al trasporte de personas sanas. Estos coches serán desprendidos del convoy, luego que hayan sido

desocupados, y no volverán al servicio á que se les destina, hasta después de su desinfección: y hasta que ésta se efectúe, llevarán en lugar visible un cartel con la palabra: INFECTADO.

Art. 16. La desinfección de estos coches se hará inmediatamente después de haber sido usados.

Art. 17. La construcción de coches para enfermos, se hará con materiales de calidad y disposición tales, que permitan su fácil desinfección, sin que por esto se descuide las comodidades necesarias para el uso á que están destinados.

CAPITULO VI

BODEGAS Y CARROS DE CARGA

Art. 18. Los carros-bodegas, donde se conduce equipajes y carga, así como también los destinados exclusivamente al trasporte de ésta, serán desinfectados diariamente por los mismos procedimientos que los coches de pasajeros, en los casos siguientes:

a) — Cuando partan de localidades donde se hayan presentado los casos de enfermedades pestilenciales exóticas, (peste, fiebre amarilla, cólera.)

b) — Cuando habiendo partido de lugares indemnes, reciban carga ó equipajes en localidades de tránsito, infectos por alguna de las enfermedades expresadas.

Art. 19. Queda terminantemente prohibido, el uso de los carros que no sean sometidos á la desinfección en la forma expresada.

Art. 20. Los pisos y revestimientos interiores de dichos carros, se harán impermeables forrándolos con lámina metálica, ó por medio de el aceite caliente: en cuyo caso la operación se renovará cada tres meses.

CAPITULO VII

ESTACIONES DE LIMPIEZA

Art. 21. Entiéndese por estación principal de limpieza, aquella donde se preparan los coches para el tráfico diario y que sirve de cabeza ó de término de línea.

Art. 22. Estación secundaria, aquella que sirve sólo para las paradas de los trenes, y donde se prepara éstos para continuar ó retornar el viaje.

Art. 23. En el reglamento interior de cada ferrocarril, se indicará cuáles son las estaciones principales y secundarias de limpieza, en la re-

Art. 24. En las estaciones principales es donde se harán las desinfecciones y limpieza generales.

Art. 25. Las operaciones se ejecutarán por una cuadrilla de desinfectadores, pagada por la empresa, y que operará bajo la vigilancia de la autoridad sanitaria respectiva.

CAPITULO VIII

INSPECCIÓN MÉDICA

Art. 26. Los médicos sanitarios, los titulares, los delegados especiales del Ministerio de Fomento, ejercerán la inspección médica de las estaciones, sus dependencias y carros, tanto de pasajeros como de equipajes y carga, en todo lo que se relacione con lo prescrito por el presente reglamento.

Art. 27. Corresponde á la inspección médica de cada ferrocarril:

a) — Estar en relación directa con la empresa respectiva, para vigilar y hacer cumplir las disposiciones contenidas en este reglamento.

b) — —Proponer al Gobierno, por conducto de la Dirección de Salubridad, las medidas y disposiciones que le parezcan conducentes al mejor servicio higiénico de los ferrocarriles y sus dependencias.

c) — Indicar á la empresa en caso de urgencia, las medidas que considere convenientes, dando cuenta de ello, inmediatamente, á la Dirección de Salubridad.

d) — Estar en aptitud de informar al Gobierno, en cualquier momento, acerca del estado sanitario del ferrocarril y sus dependencias, con cuyo objeto llevará un libro especial en que anotará los datos y circunstancias que arrojen los exámenes é inspecciones que practique.

e) — Informar mensualmente á la Dirección de Salubridad de las ocurrencias sanitarias del ferrocarril de su cargo.

f) — Comunicar al Prefecto respectivo las infracciones cometidas por la empresa, en orden á este reglamento, para la sanción correspondiente.

CAPITULO IX

PERSONAL DEL FERROCARRIL

Art. 28. Todo el personal de empleados deberá estar provisto de una libreta de sanidad, en la que conste el nombre, edad, nacionalidad, ocupación, época del ingreso al servicio y el exámen médico verificado por la inspección sanitaria, que certifique no padecer enfermedad infec-

to-contagiosa, molesta ó repugnante; este examen se hará siempre que la inspección sanitaria así lo determine.

Art. 29. Los guarda vías, maquinistas, conductores, ayudantes, etc., que estén encargados del manejo de las líneas, agujas, señales, etc., deberán agregar al certificado anterior uno en el que se declare no padecer de ninguna afección ó vicio, del oido ó la vista, otorgado por la inspección médica ó por un especialista.

Art. 30. Es absolutamente prohibido emplear en el servicio de los ferrocarriles á individuos de hábitos alcohólicos, ó á los que, sin tenerlos, se hayan presentado una vez al servicio en estado de ebriedad. Igualmente es prohibido emplear en el servicio á individuos que adolezcan de afecciones del sistema nervioso, que puedan poner en peligro la seguridad de los trenes y la vida de los pasajeros.

CAPITULO X

MEDIDAS PENALES

Art. 31. Las infracciones del presente reglamento, por parte de los pasajeros, serán penadas por las empresas, con multas de uno á diez soles; cuyo valor entregarán aquéllas á las municipalidades respectivas.

Art. 32. Toda infracción por las empresas de las presentes disposiciones, será penada con una multa de dos á diez libras peruanas.

Art. 33. Las infracciones á que se refiere el artículo anterior, serán comunicadas por la inspección médica á los Prefectos, para que éstos impongan la multa respectiva.

CAPITULO XI

DISPOSICIONES GENERALES

Art. 34. Las empresas quedan obligadas:

a) — A cumplir y hacer cumplir las disposiciones contenidas en el presente reglamento, y á acatar todas aquellas medidas que le fueran indicadas por la inspección médica, en los casos á que se refiere el inciso *c* del artículo 27.

b) — A permitir el pase libre en sus trenes, y la visita de sus vías, estaciones, talleres y dependencias, al médico inspector del ferrocarril.

Art. 35. Los pasajeros están obligados á observar las disposiciones de este reglamento, y á sujetarse á las prevenciones que les hagan los agentes del ferrocarril en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de hacer las reclamaciones convenientes, ante el jefe de la estación respectiva.

Art. 36. El presente reglamento rejirá para toda clase de ferrocarriles, cualquiera que sea el sistema de tracción.

Art. 37. Este reglamento, impreso en letra clara, y refrendado con el sello de la Dirección de Salubridad, debe ser fijado en todas las estaciones en sitio visible; y tanto los jefes de ellas como los conductores y demás empleados que estén en servicio, deben estar provistos de un ejemplar, para mostrar sus disposiciones en los casos en que hayan de aplicarlas.

Art. 38. Las disposiciones de este reglamento serán aplicadas en lo posible á los vehículos que se emplean para el trasporte en las carreteras.

SERAPIO CALDERÓN

J. Balta.

1908

CUADRO ESTADÍSTICO DEL MOVIMIENTO DE PASAJEROS HABIDO EN LOS FERROCARRILES DEL PERÚ

EXTRACTO COMPARATIVO ENTRE LOS DECENIOS DE 1888 Á 1897 Y 1898 Á 1907.

NOMBRE DEL FERROCARRIL	TRAFICO GENERAL DE PASAJEROS			
	1888—1897	1898—1907	AUMENTO	Disminución
Paita á Piura	308.164	437,646	129,482	
Piura á Catacaos	334,323	638,008	303,685	
Eten á Chiclayo y Lambayeque	1.286,132	1.406.222	120,090	
Pimentel á Chiclayo	151.215	67,577	—	83,638
Pacasmayo á Guadalupe y Yonán	541,596	620,257	78,661	
Salaverry á Trujillo y Ascope	1.262,483	2.392.417	1.129,934	
Chimbote á Suchimán y Tablones	26.217	28,977	2,760	
Ferrocarril Central del Perú	7.573.646	10.405,042	2.831,396	
Cerro de Pasco Railway Co	—	128,369	128,369	
Compañía del Ferrocarril Inglés	12.981.765	19.859,726	6.877,961	
Compañía de los Ferrocarriles Eléctricos	—	19.379,502	19.379,502	
Ferrocarriles del Sur	1.540,963	3.733,568	2.192,605	
Pisco á Ica	149,298	197,726	48,428	
Tambo de Mora á Chincha Alta	—	352,013	352,013	
Supe á Barranca	—	32,953	32,953	
Chancay á Palpa	—	20,585	20,585	
Totales	26.155,802	59.700,588	33.628,424	83,638

Del precedente cuadro se deduce que el aumento efectivo en el tráfico de pasajeros entre los decenios citados, ha sido de 33 628,424 pasajeros.

1908

CUADRO ESTADÍSTICO DEL MOVIMIENTO DE CARGA Y EQUIPAJE HABIDO EN LOS FERROCARRILES DEL PERÚ

EXTRACTO COMPARATIVO ENTRE LOS DECENIOS DE 1888 Á 1897 Y 1898 Á 1907.

NOMBRE DEL FERROCARRIL	TRAFICO GENERAL DE CARGA Y EQUIPAJE			
	1888—1897 Toneladas	1898—1907 Toneladas	AUMENTO	Disminución
Paita á Piura	295,700'541	443,105'729	147,405'188	
Piura á Catacaos	12,310'655	43,217'101	30,906'446	
Eten á Chiclayo y Lambayeque	201,107'202	264,315'936	63,208'734	
Pimentel á Chiclayo	62,237'622	30,231'674	—	32,005'948
Pacasmayo á Guadalupe y Yonán	160,673'145	230,573'545	69,900'400	
Salaverry á Trujillo y Ascope	337,911'249	849,159'607	511,248'358	
Chimbote á Suchiman y Tablones	25,930'703	67,213'215	41,282'512	
Ferrocarril Central del Perú	1.014,154'530	2.401,851'933	1.387,697'403	
"Cerro de Pasco Railway C.°"	—	597'277	597,277	
Compañía del Ferrocarril Inglés	1.492,398'095	2.351,490'625	859,092'530	
Ferrocarriles del Sur	445,892'691	807,244'822	361,352'131	
Pisco á Ica	105,593'719	128,842'657	23,248'938	
Tambo de Mora á Chincha Alta	—	37,242'473	37,242'473	
Supe á Barranca	—	10,816'240	10,816'240	
Chancay á Palpa	—	17,279'447	17,279'447	
Totales	4.153,910'152	7.683,182'281	3.561,278'077	32,005'948

Del precedente cuadro se deduce que el aumento efectivo en el tráfico de carga y equipajes entre los decenios citados, ha sido de 3.561,278'077 toneladas.

1908

CUADRO QUE DEMUESTRA LOS RENDIMIENTOS DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO, ADMINISTRADOS POR LA PERUVIAN CORPORATION

AÑOS	PRODUCTO BRUTO	GASTOS	UTILIDADES	Tipo de cambio á libras	UTILIDADES EN £
1890—91	S. 1.840,000'00	S. 1.244,733'00	S. 595,275'00	37 d.	91,771. 11. 3.
1891—92	,, 2.487,292'00	,, 1.514,468'00	,, 972,824'00	34 ,,	137,816. 14. 8.
1892—93	,, 2.284,865'00	,, 1.535,847'00	,, 749,018'00	29 ,,	90,506. 6. 10.
1893—94	,, 2.522.920'00	,, 1.749,888'00	,, 773,032'00	25 ,,	80,524. 3. 4.
1894—95	,, 2.577.064'00	,, 1.622,621'00	,, 954,443'00	24 ½ ,,	97,482. 14. 6.
1895—96	,, 3.207,760'00	,, 1.922,937'00	,, 1.034,823'00	24 ,,	103,432. 6. 0.
1896—97	,, 3.230,479'00	,, 2.331,317'00	,, 899,162'00	22 ¾ ,,	85,233. 2. 6.
1897—98	,, 3.324,335'00	,, 2.181,449'00	,, 1.142,886'00	23 ¾ ,,	113,098. 2. 5.
1898—99	,, 3.528,334'00	,, 2.277,201'00	,, 1.251,133'00	23 ⅞ ,,	124,461. 12. 9.
1899—900	,, 4.251,504'00	,, 2.503,180 00	,, 1.748,324 00	24 ⅛ ,,	175,743. 0. 1.
1900—901	,, 4.887,367,00	,, 2.900,476'00	,, 1.986,391.00	24 ¼ ,,	200,758. 15. 1.
1901—902	,, 5.017,754'00	,, 3.238.271'00	,, 1.779,483'00	24 ,,	177,948. 6. 1.
1902—903	,, 5.436,000'00	,, 3.412,695'00	,, 2.023,305'00	24 ¼ ,,	204,438. 2. 1.
1903—904	,, 5.874,109'00	,, 3.680,740'00	,, 2.193,369'00	24 ¼ ,,	221.621. 13. 8.
1904—905	,, 6 636,505'00	,, 4.306,583'00	,, 2.329,922'00	24 ½ ,,	237,846. 5. 5.
1905—906	,, 7.667,581'00	,, 5.268,422'00	,, 2.399,159'00	24 ½ ,,	244,914. 3. 5.
1906—907	,, 8.581,661'00	,, 6.300,353'00	,, 2.281,308'00	24 ½ ,,	232,883. 11. 2.

El movimiento uniformemente ascendente que se nota en los productos brutos de los ferrocarriles, relevan de todo comentario; debiendo sólo añadir que el orden de mayor rendimiento observado por línea, es el siguiente: Ferrocarriles del Sur con el 45. 6 °/₀ más ó ménos; Ferrocarril Central con el 35, 6 °/₀; Ferrocarriles de Trujillo con el 11, 9 °/₀ Ferrocarril de Paita á Piura con el 2, 8 °/₀; Ferrocarril de Pisco á Ica con el 2, 6 °/₀ y el Ferrocarril de Pacasmayo á Yonán con el 1, 5 °/₀.

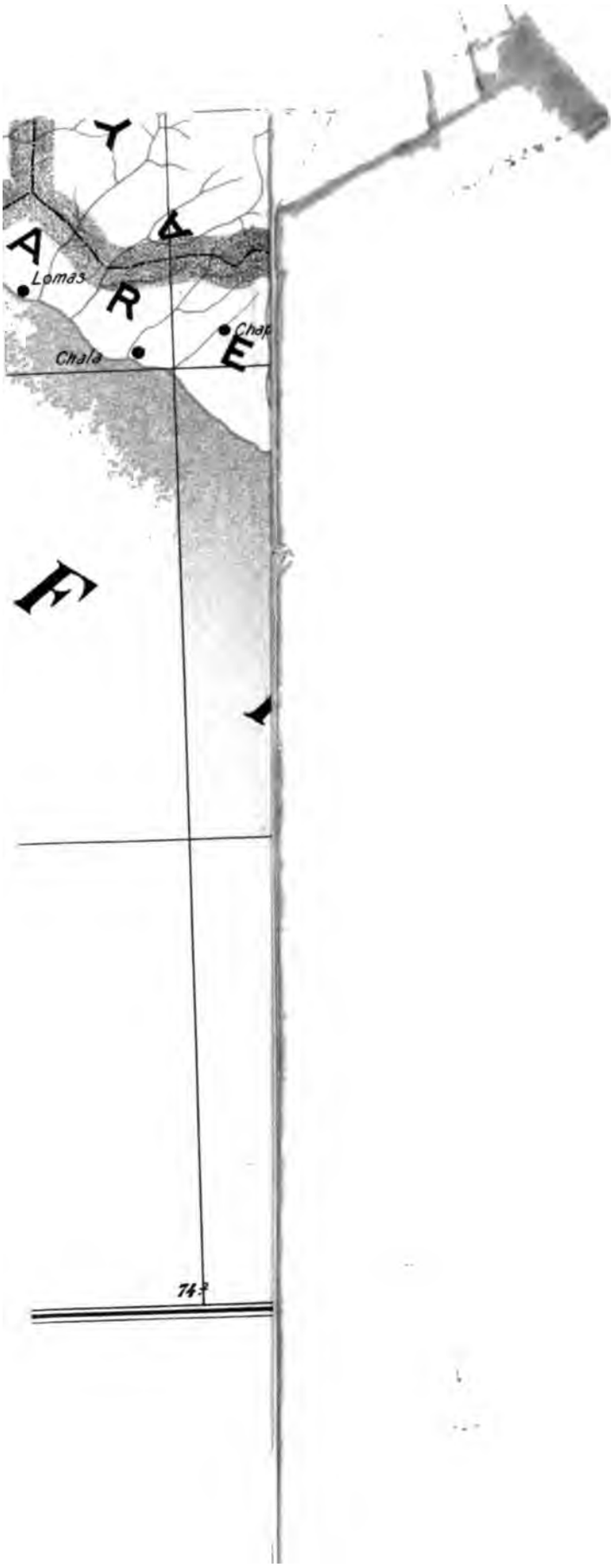
La Peruvian Corporation sólo percibe el 25 °/₀ de los productos brutos del Ferrocarril de Pisco á Ica, que, como se sabe, está todavía en arrendamiento; y ese 25 °/₀ equivale al 2, 6 °/₀ de los rendimientos de todos los Ferrocarriles del Estado.

El Ferrocarril de Chimbote á Tablones, que administra también la Corporation, deja siempre deficit que es cubierto con las entradas de las demás líneas.

El de Pacasmayo á Yonán dejó deficit de £ 1,275 8. 1. en el año 1893—94 que fué cubierto en igual forma.

CUADRO COMPARATIVO DE TARIFAS DE PASAJES Y FLETES DE LOS PRINCIPALES FERROCARRILES DE LA REPÚBLICA CON LAS ESTIPULADAS EN LOS ÚLTIMOS CONTRATOS CON LA PERUVIAN CORPORATION Y CON DON ALFREDO MC. CUNE

FERROCARRILES	Distancias en Kilómetros	PASAJES Por kilómetro		FLETES Por tonelada kilométrica					
		1.ª	2.ª	1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	6.ª
Norte		Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
Paita-Piura	97	3	1 ½	10	8	7	5	2	½
Pacasmayo-Guadalupe	42'690	3	1 ½	18	16	14			
Salaverry-Ascope	76	3	1 ½	18	16	12			
Chimbote-Suchiman	52	6	4	18	16	14			
Ferrocarril Central del Perú									
Callao-Chosica	54	3	½	12	10	8			
Chosica-Oroya	168	6	4	18	16	14			
Lima-Puente Piedra	21	3	1 ½	12	10	8			
Puente Piedra-Ancón	17	6	4	18	16	14			
Sur									
Mollendo-Ensenada	21'200	3	1 ½	12	10	8			
Ensenada-Cachendo	34'300	6	4	18	16	14			
Cachendo-Vítor	67'200	3	1 ½	12	10	8			
Vítor-Arequipa	49'300	6	4	18	16	14			
Arequipa-Vincocaya	154'500	6	4	18	16	14			
Vincocaya-Crucero Alto	32'500	3	1 ½	12	10	8			
Crucero Alto-Maravillas	62'800	6	4	18	16	14			
Maravillas-Puno	101'200	3	1 ½	12	10	8			
Peruvian Corporation									
Yonán-Chilete	39'300	6	3	16	14	11	10	7	5
Oroya-Huancayo	125'160	6	3	16	14	11	10	7	5
Sicuani-Cuzco	143	6	3	16	14	11	10	7	5
Alfredo Mc. Cune									
Cerro de Pasco-Ucayali		6	3	15	10	8	6	4	
Id. id. Ancón ó Végueta		6	3	15	10	8	6	4	


Lomas
Chala
Chak
74°

ÍNDICE

ANTECEDENTES

Páginas

Comunicación de la Comisión Directiva del IV Congreso Científico... III
Oficio del Presidente de la Comisión de Propaganda en el Perú. V
Resolución ministerial encargando del informe al Jefe de Estadística del Cuerpo de Ingenieros Civiles..... VI
Oficio de éste, presentando la "Reseña Histórica de los Ferrocarriles" VII
Oficio del Director del Cuerpo de Ingenieros Civiles, elevándolo VIII

RESEÑA HISTORICA

FERROCARRILES EN EXPLOTACIÓN

(Vía normal)

Paita á Piura.....	*Reseña*	9
,, ,, ...	*Tarifas*	20
Eten á Ferreñafe y.....	*Reseña*.....	21
Chiclayo á Pátapo.....	*Id.*.....	25
.....	*Tarifas*	26
.....	*Estaciones*.....	—
.....	*Material rodante*.....	—
Pacasmayo á Guadalupe y Yonán.....	*Reseña*.....	27
,, ,, ,, ...	*Tarifas*.....	40
,, ,, ,, ...	*Estaciones*.....	—
,, ,, ,, ...	*Material rodante*.....	—
Lima al Callao—Compañía del Inglés....	*Reseña*.....	41
Lima á Chorrillos ,, ,, ,, ...	*Id.*	45
Callao á la Punta ,, ,, ,, ...	*Id.*	49
Callao á Bellavista ,, ,, ,, ...	*Id.*	53
Lima á Magdalena del Mar ,, ,, ...	*Id.*	55
,, ,, ...	*Tarifas*	62
,, ,, ...	*Estaciones*.....	—
,, ,, ...	*Material rodante*.....	—

Lima á Ancón—Ferrocarril Central del Perú.	*Reseña*	
Callao á La Oroya.. ,, ,, ,,	*Id.*	
,, ,, ,, ,, ,,	*Tarifas*	
,, ,, ,, ,, ,,	*Estaciones*	—
,, ,, ,, ,, ,,	*Material rodante*	—
Ticlio á Morococha ,, ,, ,,	*Reseña*	81
Oroya al Cerro de Pasco	*Id.*	83
,, ,, ,,	*Tarifas*	88
,, ,, ,,	*Estaciones*	—
,, ,, ,,	*Material rodante*	—
Cerro de Pasco á Gollarisquisca	*Reseña*	89
Oroya á Huari	*Id.*	91
Pisco á Ica	*Id.*	93
,, ,,	*Tarifas*	100
,, ,,	*Estaciones*	—
,, ,,	*Material rodante*	—
Mollendo á Arequipa—Ferrocarriles del Sur	*Reseña*	101
,, ,, ,, ,,	*Estaciones*	106
Arequipa á Puno ,, ,,	*Reseña*	107
,, ,, ,, ,,	*Estaciones*	112
Juliaca á Sicuani ,, ,,	*Reseña*	113
,, ,, ,, ,,	*Estaciones*	120
Sicuani á Checcacupe ,, ,,	*Reseña*	121
,, ,,	*Tarifas*	122
,, ,,	*Material rodante*	—
Arica á Tacna	*Reseña*	123
Lima á Callao y Chorrillos—Eléctricos	*Id*	127
,, ,, ,, ,,	*Tarifas*	128
,, ,, ,, ,,	*Material rodante*	—
Lima á "La Herradura" ,,	*Reseña*	129

FERROCARRILES EN EXPLOTACIÓN

(Vía angosta)

Piura á Catacaos	*Reseña*	133
,, ,,	*Tarifas*	136
,, ,,	*Estaciones*	—
,, ,,	*Material rodante*	—
Bayovar á Reventazón	*Reseña*	137
,, ,,	*Material rodante*	—
Pimentel á Chiclayo	*Reseña*	139
,, ,,	*Tarifas*	142
,, ,,	*Estaciones*	—
,,	*Material rodante*	—

Eten á "Cayaltí"	*Reseña*	143
,, ,,	*Material rodante*	144
Salaverry á Ascope—Ferocarriles de Trujillo	*Reseña*	145
,, ,, ,,	*Tarifas*	156
,, ,, ,,	*Estaciones*	—
,, ,, ,,	*Material rodante*	—
Huanchaco á "Tres Palos" ,,	*Reseña*	157
,, ,,	*Tarifas*	158
,, ,,	*Material rodante*	—
Trujillo á Laredo, Galindo y Menocucho ,,	*Reseña*	159
Chicama á Lezcano y Pampas ,,	*Id.*	161
Chimbote á Suchiman y Tablones	*Id.*	163
,, ,, ,,	*Tarifas*	170
,, ,, ,,	*Estaciones*	—
,, ,, ,,	*Material rodante*	—
Supe á Barranca y río Pativilca	*Reseña*	171
,, ,, ,,	*Tarifas*	174
,, ,, ,,	*Material rodante*	—
Supe á "San Nicolás"	*Reseña*	175
Río Pativilca á "Paramonga"	*Id.*	177
Playa-chica á Salinas de Huacho	*Id.*	179
Chancay á "Palpa"	*Id.*	181
,, ,,	*Tarifas*	184
,, ,,	*Material rodante*	—
Casapalca á "El Cármen"	*Reseña*	185
,, ,,	*Material rodante*	186
Cerro Azul á Cañete	*Reseña*	187
Tambo de Mora á Chincha Alta	*Id.*	189
,, ,, ,, ,,	*Tarifas*	192
,, ,, ,, ,,	*Estaciones*	—
,, ,, ,, ,,	*Material rodante*	—
Ensenada á "Pampa Blanca"	*Reseña*	193
,, ,, ,,	*Tarifas*	194
,, ,, ,,	*Material rodante*	—

FERROCARRILES EN CONSTRUCCIÓN

Tumbes á "La Palizada"		195
Chimbote á Recuay	*Reseña*	197
Huari á Huancayo—Checcacupe al Cuzco y Yonán á Magdalena	*Id.*	199
Huancayo á Ayacucho	*Id.*	201
Ilo á Moquegua	*Id.*	205

INDICE

FERROCARRILES ESTUDIADOS

Relación de las líneas estudiadas		209
Pacasmayo á Eten	*Reseña*	210
Chocope á San Pedro y Trujillo á rio Santa	*Id.*	—
Menocucho á Salpo	*Id.*	211
Lima á Huacho	*Id.*	214
Lima á Pisco	*Id.*	215
Ferrocarril al Ucayali (1.ª división: Cerro á Palca y Puerto Wertheman	*Id*	219
Ferrocarril al Ucayali (2.ª división: Puerto Wertheman á Iparia-Ucayali	*Id.*	223
Ayacucho al Cuzco	*Id.*	228
Vitor á Siguas, Mages y Camaná	*Id.*	229
Ilo á La Joya	*Id.*	231
Cuzco á Santa Ana	*Id.*	237

FERROCARRIL INTERCONTINENTAL

Tramos aprovechables de las líneas	en explotación	241
	en construcción	—
	en estudio	242

ANEXOS

RESUMEN GENERAL DE DISTANCIAS

Ferrocarriles en explotación	243
Ferrocarriles en construcción	244
Ferrocarriles en estudio	—

REGLAMENTOS VIGENTES

Reglamento General de Ferrocarriles	245
Reglamento Sanitario de Ferrocarriles	273

CUADROS ESTADÍSTICOS

Extracto comparativo del movimiento de pasajeros —	1888 á 1907	281
,, ,, ,, ,, carga y equipajes	1888 á 1907	283
,, ,, de rendimientos de los F. C. del Estado —	1890 á 1907	285
,, ,, de las tarifas principales		287
Mapa de las líneas férreas en el territorio		289
Síntesis del estado actual de los ferrocarriles en explotación		290

3 2044 024 286 486

THE BORROWER WILL BE CHARGED AN OVERDUE FEE IF THIS BOOK IS NOT RETURNED TO THE LIBRARY ON OR BEFORE THE LAST DATE STAMPED BELOW. NON-RECEIPT OF OVERDUE NOTICES DOES NOT EXEMPT THE BORROWER FROM OVERDUE FEES.

Harvard College Widener Library
Cambridge, MA 02138 (617) 495-2413

WIDENER
JAN 29 1995
BOOK DUE

WIDENER
JAN 05 1996
BOOK DUE

WIDENER
FEB 05 1996
BOOK DUE

WIDENER
MAR 10 1996
BOOK DUE

WIDENER
JAN 07 1995
CANCELLED

WIDENER
JAN 07 1995
CANCELLED

WIDENER
MAR 7 1996
CANCELLED

WIDENER
MAR 7 1996
CANCELLED

WIDENER
MAR 7 1996
CANCELLED